PROBLEMI NAZIONALI

GIOVANNI PREZIOSI

UNO STATO NELLO STATO

LA COOPERATIVA GARIBALDI DELLA GENTE DI MARE

PREFAZIONE DI M. PANTALEONI

VALLECCHI EDITORE FIRENZE

Dello stesso autore :

Il problema dell' Italia d'oggi, con prefazione di AUGUSTO GRAZIANI. Un vol. in-16 di 200 pagine. Palermo, Remo Sandron, 1908. — L. 4.50.

Gl' Italiani negli Stati Uniti. Un vol. in-16 di 300 pagine. Milano, Libreria Editrice Milanese, 1909. — L. 3.—.

L' Emigrazione Italiana e la colonizzazione agricola. Roma, 1907 (*esaurita*).

La « Dante Alighieri » e l' Emigrazione Italiana negli Stati Uniti. Roma, Libreria Editrice Romana, 1911. — L. 1.—.

La disoccupazione. Un volume in-16 di 240 pagine. Palermo, Remo Sandron, 1912. — L. 4.50.

La Germania alla conquista dell' Italia. Con introduzione e appendice di M. PANTALEONI. 30° migliaio. Un volume di circa 300 pagine. Roma, Edit. « La Vita Italiana ». — L. 6.—.

L'Allemagne a la conquête de l'Italie. Traduction et avant-propos par ERNEST LEMONON. 10. édition. Paris, Librairie Delagrave. Fr. 6.—.

L' Internazionale ebraica. - Protocolli dei « Savi anziani » di Sion. Traduzione italiana con appendice. 10° migliaio. Un volume di 200 pagine. Roma, Editrice « La Vita Italiana », 1921. — L. 6.—.

Cooperativismo rosso piovra dello Stato, con introduzione di MAFFEO PANTALEONI. Un volume di 322 pagine. Bari, Gius. Laterza e figli edit., 1922. — L. 13.50.

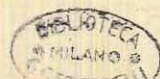
GIOVANNI PREZIOSI

Uno Stato nello Stato

LA COOPERATIVA GARIBALDI DELLA GENTE DI MARE

PREFAZIONE DI M. PANTALEONI

VALLECCHI EDITORE FIRENZE

Firenze, 1922 - Stabilimenti Grafici Attilio Vallecchi - Via Ricasoli 8

" *I lettori sono abbastanza intelligenti per constatare da che parte stanno le divagazioni, gli sproloquii, le spacconate e le.... verità* ". (cfr. pag. 95 di questo libro).

G. GIULIETTI segretario responsabile della " Federazione Nazionale dei lavoratori del mare " e presidente della " Cooperativa Garibaldi fra i lavoratori del mare ".

PREFAZIONE

DI

MAFFEO PANTALEONI

SOMMARIO: 1. Preziosi fa appello all'opinione pubblica, che è ancora una forza politica notevole. — 2. Ha dovuto pubblicare questo suo scritto perchè la « Commissione d'inchiesta parlamentare sulle spese di guerra » è venuta meno a un suo dovere. — 3. La storia della Cooperativa *Garibaldi* è ammonitrice di quello che succederà se il Consiglio Superiore del Lavoro diventerà il Parlamento del Lavoro. — 4. E di quello che sarà la gestione dei porti se diventerà legge il progetto sulla Istituzione degli Uffici portuali.

1. Il libro che Preziosi pubblica sulla Cooperativa *Garibaldi*, e che fa seguito al suo volume sul *Cooperativismo rosso, piovra dello Stato*, (1) è un nuovo o rinnovato tentativo di porre argine alla dilagante corruzione nelle file della nostra burocrazia, tra i membri del Governo, e nei partiti politici in combutta con caporioni del socialismo.

È questo libro un nuovo tentativo di conservare nel nostro paese, contro le aggressioni bolceviche, quel regime di libertà che lo Statuto del Regno ad esso diede, e che all'Italia acconsentì di raggiungere, in tempo assai breve, un livello di civiltà politica ed economica che, per universale consenso, venne riconosciuto un Risorgimento di aggregato politico creduto morto.

(1) Gius. Laterza e Figli, Bari, 1922.

Egli ripone le sue speranze di lotta efficace nelle forze politiche sanatrici che possono venire sprigionate da un appello all'opinione pubblica. Credo che le sue speranze siano fondate. D'altronde, anche se ogni lotta contro i demolitori delle sue istituzioni e contro i dilapidatori del patrimonio dello Stato dovesse riuscire ora infruttuosa, dalla lotta egli non desisterebbe; ché è stato suo dovere civico di ingaggiarla e lo è altrettanto di continuarla.... finchè bastano i mezzi e le forze.

La ragione per ritenere, che a quel premio che la coscienza conferisce a chi con integrità agisce, si aggiungerà anche la soddisfazione di aver reso al paese un servizio vincendo la battaglia contro corruttori e corrotti, sta in questo: che non è ancora a tale segno mutato il senso morale in Italia, che riesca proprio indifferente commettere violenze, soprusi, rapine, violazioni della legge, turbamenti dell'ordine pubblico, danneggiamenti a migliaia e migliaia di cittadini, arresto di servizj pubblici, sfacciati atti di tirannia, dilapidazioni dell'erario dello Stato, in una sola parola, *porcherie*: coram populo o di nascosto!

Vige ancora nei sentimenti degli italiani un sistema ben determinato di *moralità* per il quale non cade grande controversia su ciò che sia o non sia furto, sottrazione, spogliazione, dilapidazione, collusione, corruzione, pastetta politica, danneggiamento dell'erario, tradimento del proprio dovere d'ufficio, e via dicendo!

Non havvi ancora universale vigliaccheria, universale scoramento e rassegnazione, universale scetticismo e ipercriticismo, che non acconsenta più di distinguere tra bene e male; nè havvi universale ripugnanza e

rifiuto di esporre sé medesimo, i proprii interessi e benefici, in difesa della libertà della Patria, delle sue libere istituzioni, della uguaglianza dei cittadini dinanzi alla legge, dell'autorità dei magistrati, della libertà di lavoro.

Da ciò segue che, da un lato, vi è ancora un certo *consenso dell'opinione pubblica* nel pronunciare biasimo o lode; dall'altro, che non trovano *convenienza a far sapere atti che raccoglierebbero biasimi* coloro che ne sono gli autori.

So bene, che nè il Tribunale dell'opinione pubblica è perfetto, nè il suo Codice è del tutto certo!

Il sistema ancora vigente di moralità privata e pubblica, — sistema di moralità «borghese», come lo dicono per ispregio socialisti, comunisti, bolcevichi, demagoghi dei bassi fondi sociali, della teppa, dei fannulloni, — questo sistema è bensì nebuloso *ai margini*; ha pure, qua e là, delle *lacune*, come targa che tiri abbiano alquanto devastata.

Senza dubbio! Tuttavia, che ancora non sia distrutto, come vorrebbe la democrazia sociale, e che ancora riesca normativo in largo campo della condotta degli italiani, questo vedesi nella ipocrisia che manifestano coloro che a questo sistema di moralità contravvengono, simulandone il rispetto precisamente quando più profondamente la violano, e nascondendo, come meglio possono, le loro infrazioni; e ciò vedesi nel terrore che li coglie se vengono smascherati, e la acerrima lotta che ingaggiano affinchè luce non venga fatta, come se questa dovesse loro riuscire di grave danno.

Non hanno così ancora quella libertà d'azione di

cui godeva, ad es., Diogene il cinico, che impunemente in pubblica strada poteva fare atti veramente assai sconci, secondo quanto narra il suo omonimo di Laerte! Ed invero la persistenza di una legge morale vedesi anche nel fatto che essa ancora trovi dei paladini di cui la voce « fa sensazione ».

Non è, ne convengo, la sensibilità morale in Italia perfetta. Anzi, va riconosciuta pericolosamente imperfetta, e attutitasi, dacchè socialismo e democrazia sociale hanno dilagato nella vita politica, e diffuso le loro ideologie, i loro appetiti, i loro mezzi di lotta. È la coscienza degli italiani simile alla risonanza di pianoforte parecchio sconquassato, di cui le corde, anche fortemente percosse, solo per breve tempo tengono la nota e la memoria degli eventi. Ma, la nota ancora risuona! E tanto risuona, che la voce dell'opinione pubblica sostituisce, con le imperfezioni proprie di un surrogato, quel controllo e quelle sanzioni della condotta di uomini pubblici in affari pubblici che seguirebbero dall' istituto della azione popolare, se lo avessimo. Il maggior suo difetto è nella sua poca durata, per la quale è acconsentito a uomini politici che civilmente dovrebbero essere morti, e che tali sembravano, di poter risorgere. Ciò provoca stupore. Ma poi anche lo stupore svanisce, e tutto è come se nulla fosse stato. Il che è connaturale a tutte le democrazie, perchè la massa manca di carattere; e manca di carattere perchè il tornaconto dell'ora, unito alla cronica scarsezza dei mezzi, non gli permette il lusso della fierezza, e meno che mai di contrarne l'abitudine. Dal che poi

segue che la massa è ognora un pagliaccio e giammai un sovrano.

2. Preziosi nessun bisogno avrebbe avuto di pubblicare la storia della cooperativa *Garibaldi*, se altri avesse fatto il proprio dovere.

Il Parlamento nominò la Commissione d' inchiesta parlamentare sulle spese di guerra presieduta oggi dal deputato Carnazza, la quale doveva anche riferire sul turpe mercato tra Nitti e la cooperativa *Garibaldi*. La Sotto-commissione ha fatto la propria inchiesta e redatto la propria relazione; ma era questa tenuta gelosamente nascosta al parlamento, con il pretesto, — ecco l'omaggio alle norme del dovere morale e politico anche per parte di chi questo dovere leda, — che « tutte le relazioni di tutte le Sotto-commissioni della grande commissione sulle spese di guerra non fossero già pronte e quindi il voto della Commissione centrale non avesse ancora *omologato* le conclusioni della Sotto-commissione riguardante l'operato del Nitti, del Senatore Dante Ferraris e dell'on. Fr. Perrone, tutti e tre colpiti di deplorazione ».

E qui è nostro dovere di scendere a rilevare qualche maggiore dettaglio, anche se esce dai limiti di quella che si dice una « elevata discussione di principî ». Imperocchè, i principî esistono nella realtà in quanto vi siano uomini di cui l'opera vi si conforma, ed è la somma e il contrasto delle opere individuali che costituisce la realtà politica. E così nasce un posticino legittimo anche per l'aneddoto!

Ciò premesso, non si scandalizzi troppo il lettore se diciamo, che, da quella vecchia volpe politica che è l'on. Carnazza, questi ben si rendeva conto, che se egli temporeggiava fino a quando non fossero pronti tutti i numerosi *in folio* della Commissione centrale, sarebbero diventati questi volumi per la loro mole illeggibili, per la loro tardività privi d'interesse, e per ciò *telum imbelle sine ictu*, o forse anche sarebbero stati sottratti al pubblico e resi irreperibili perchè collocati in qualche segreto archivio della Camera per opera dei colpiti e della connivenza con loro di altri maffiosi politicanti.

Ma è cosa di tal genere mai possibile e non è essa sogno sognato!

Ebbene, non sappiamo forse tutti, e non sa perciò anche egli, il Carnazza, che venne fatta sparire la prima relazione dell'ambasciatore Macchi di Cellere, perchè questa relazione narrava anche la gesta del Nitti agli Stati Uniti?! Non sa egli, che ad una delle Sotto-commissioni d'inchiesta se ne negasse financhе l'esistenza e ciò dal Ministero degli Esteri, e ciò dal barone Alliata, segretario dell'ambasciata del Macchi di Cellere? Non sa egli che la relazione scappò fuori, rinvenuta, appena il Preziosi dell'affare si occupò nella *Vita Italiana* dopo una sua deposizione dinanzi alla Commissione di inchiesta? E allora! Sarebbe stato proprio impossibile un *bis in idem*, là dove un Giulietti, un Dante Ferraris, e un Nitti sono in ballo!

Non sa l'on. Carnazza che l'esame di conti del Banco Sconto non ha portato alla constatazione di cinque milioni pagati al *Tempo*, ovvero al Naldi, e che accade

in Italia che una mano lavi l'altra e entrambe lavino la faccia? (1)

Molte volte era stato il Carnazza sollecitato a distribuire alla Camera la Relazione della Sotto-commissione D. Già lunga serie di articoli sulle mirabolanti audacie del capitano Giulietti e del Comandante Rizzo in danno della marina italiana e dell'erario aveva il Preziosi pubblicato nel *Giornale d' Italia*, e solo da lui volevasi che il parlamento *potesse e dovesse* interessarsi con l'avere conferma ufficiale delle accuse dalla sua Commissione d'inchiesta. Ma preferiva il Carnazza di ingraziarsi il Nitti, e la canea dei suoi giornali, tacendo, ancorchè il suo silenzio nuovi danni creasse all'erario e alla marina, permettendo che sbocciassero nuove rapine, e sparissero le traccie delle precedenti.

Ed allora Preziosi pubblicò egli la relazione! Ma non tutta: chè a richiesta, per interposta persona, la conclusione non rese pubblica nel *Giornale d' Italia*, in cui, in due puntate diede il testo (vedi in appendice il testo della relazione).

Per caratterizzare l'abjezione dei nostri costumi politici non voglio tacere che il Carnazza, a tutta prima minacciasse di smentirne l'autenticità! Così poco è lo scrupolo che ha un presidente di Commissione parlamentare di dire una menzogna! È la menzogna cosa che non disonora più l'uomo politico italiano, ancorchè detta senza alcuna necessità di difendere un interesse pubblico; anzi, quando è detta in danno dell'interesse pubblico!

(1) Su questo argomento, chi vi si interessa, segua la *Vita Italiana*.

Il sistema della menzogna governativa, della menzogna detta in Senato, della menzogna detta alla Camera, della menzogna detta a mezzo della Stefani, il sistema, quando si è modesti, della riserva mentale, della menzogna che ha forma surrettizia, è diventato di un uso così frequente dei nostri ministri che è gravemente danneggiato il credito morale del governo, e ciò a tal segno, che se afferma una cosa, i più pensano che la verità debba essere l'opposto ! È questo un malcostume al quale l'opinione pubblica finisce per essere insensibile e che è di grave nocumento al funzionamento del regime parlamentare che presuppone la veracità ministeriale.

Tornando al Carnazza nel caso di cui parliamo, egli ci pensò sopra e comprese quanto gravemente avrebbe pagato tanta sfrontatezza. Tacque; ma cercò di deviare l'interesse dal contenuto della relazione alla quistione, del tutto secondaria, del modo come Preziosi fosse venuto in possesso della relazione. Se questa è quistione irrilevante, giace essa però su terreno sul quale l'on. Carnazza farebbe bene di non camminare scalzo in ragione di sterpi pungenti quanto fichi d'india, non rari nella sua Catania. Più opportunamente ricercherebbe egli l'autore della comunicazione della relazione sull'Ilva al Nitti. Uno specchio forse gli darebbe adeguata risposta.

3. È la storia della Cooperativa *Garibaldi*, quale il lettore leggerà nel volume, una storia politica impressionante, oltrechè per se stessa, per le riflessioni che si è costretti a fare nei riguardi di due progetti di legge

i quali, se già fossero stati approvati, *avrebbero tolto al parlamento ogni sindacato, e persino ogni tempestiva e precisa conoscenza, su quanto viene fatto dal partito socialista per impossesarsi dello Stato e sfruttarne le risorse a suo esclusivo vantaggio.*

Se già fossero attribuite al Consiglio Superiore del Lavoro e al Ministro del Lavoro i poteri che conferisce loro il progetto di legge Beneduce, ora diventato progetto di legge del socialista suo successore, on. Dello Sbarba e che è dinanzi alla Camera, nè la Camera nè il Senato, nè l'opinione pubblica avrebbero più avuto *alcuna voce* nel contratto tra Stato e Cooperativa *Garibaldi*, nè avrebbero conoscenza e competenza per intervenire in altri contratti consimili ! Sta in questo la maggiore importanza del libro del Preziosi.

La importanza politica del caso della « Cooperativa *Garibaldi* » e del « fenomeno Giulietti » consiste nell'essere questo caso un *caso tipico di molti altri casi* che sono in vista e in formazione, casi di erezione di fortezze o rocche di briganti bolcevichi, collocate precisamente là dove la attività economica del paese deve svolgersi attraverso a vie obbligate, e quindi può efficacemente ed in modo permanente venir taglieggiata.

Questo processo di occupazione dei crocevia del Traffico, una volta iniziato, porta alla formazione di ognor più numerose e potenti rocche forti del bolcevismo, in forma di vistosissime forze finanziarie e di disciplinatissime milizie. Nel caso della *Garibaldi* si tratta di cento milioni. Sono questi cento milioni per nulla un patrimonio di una Cooperativa. Tra altro possono essere, per Statuto, espulsi i soci, senza diritto di ripetere la

loro quota del capitale sociale, e vengono già espulsi coloro che contro la gestione del patrimonio protestano. Non sono questi cento milioni il patrimonio di un ente giuridico. Non lo sono di una Mano-morta. Sono una somma a libera disposizione di quel capitano di ventura bolcevico che è il Giulietti e dànno a lui tale una potenza da farne un sovrano. La sua sovranità è così completa che nei suoi riguardi non trovano esecutori nemmeno i mandati di cattura dell'autorità giudiziaria.

Può egli, con un suo ordine, impartito a corporazioni alle quali la legge ha già concesso monopolî, arrecare irreparabili danni di centinaia di milioni a commercianti, industriali e operai che a lui non obbediscano! Può egli terrorizzare, con pesci d'aprile, e con un bluff da *pochade*, un Facta, presidente del Consiglio, dandogli da intendere che, se non paralizzasi un mandato di cattura, egli avvierebbe 30 mila mascalzoni, che sarebbero ai suoi ordini, su Fiume, e che egli disponga anche di quel grande italiano che è Gabriele D'Annunzio!! Or bene, se venisse approvato un progetto di legge quale è quello Beneduce-Dello Sbarba, mentre a Genova si avrebbe un Giulietti, a Napoli si avrebbe Corradetti, a Livorno un qualche altro mascalzone del medesimo calibro e genere, e così a Palermo, a Venezia, a Trieste, e nei grandi porti tutti quanti!

Di nessuna legge economica il Parlamento avrebbe più conoscenza. Basterebbe dire trattarsi di una profonda quistione di « Economia nazionale », di un problema del « Lavoro » che il Consiglio Superiore del Bolcevismo, statuendo sulla propria competenza, lo avocherebbe a sè e il Ministro del Lavoro lo risolverebbe

con un decreto definitivo quanto una legge, per delegazione di poteri avuta dal Parlamento!

Come la quistione della *Garibaldi* così ogni altra quistione « tecnica », o che passasse per quistione « sociale », non riguarderebbe più la Camera ed il Senato, ma il *Parlamento del Lavoro*, che legifererebbe per delegazione avuta — e avuta una volta per sempre — dal Parlamento ordinario! Al sistema delle due Camere sarebbe sostituito quello della Camera unica, formata da delegati di partiti operai organizzati. Una coorte di nuovi impiegati, tutti bolcevichi, e dipendenti dal Ministro del Lavoro, e scelti su designazione delle Camere del Lavoro e delle logge massoniche in combutta con demagoghi popolari, terrebbero entro reticolati ferrei tutto il paese!

È mai possibile che Camera e Senato e Stampa e pubblico ciò non vedano e che non si rendano conto che da un tale stato di cose non vi sarebbe più uscita per alcuna via legale?

Se Camera e Senato spontaneamente avessero da rinunziare ad essere l'unico corpo legislativo, chi è che non vede che essi giammai potrebbero con altra legge riprendere le facoltà loro attribuite dallo Statuto, perchè organizzazioni più forti di ogni altra organizzazione, organizzazioni che disporrebbero del corpo elettorale e di ogni forza armata, non glielo permetterebbero?

Ecco l'interesse più generale insito nel caso particolare della Cooperativa *Garibaldi*.

È codesta una quistione sulla quale va attirata la attenzione di tutti i cittadini ai quali premono la con-

servazione della proprietà privata, il diritto della libera scelta del proprio lavoro, il libero accesso a ogni professione quando se ne hanno i requisiti tecnici e che debbono riuscire uguali per tutti gli aspiranti, la libertà di associazione, la uguaglianza dinanzi alla legge, la assenza, e la non ripristinazione di fòri speciali; in breve, la somma dei diritti che una lunga lotta contro baroni feudali, contro principi assoluti, contro tirannelli di città, contro corporazioni, sindacati, leghe, monopolisti, classi privilegiate, ha procurato ai cittadini di organismi politici moderni e liberi.

Un parlamento che si spogliasse delle proprie funzioni e queste ad altri delegasse, andrebbe subito spazzato via con bombe a mano, in unione ai caporioni bolcevichi che nei suoi poteri sarebbe subentrato, perchè se tutti i diritti ha il Parlamento, non ha quello di annullare sé medesimo e di così iniziare e compiere la maggiore e più profonda delle rivoluzioni contro lo Statuto del Regno.

Rivoluzione per rivoluzione, la faranno altri!

La *Vita Italiana*, nel fascicolo per febbraio, a pagina 110, già una volta ha segnalato il grave pericolo nazionale, prima che cadesse il Ministero Bonomi di cui faceva parte l'on. Beneduce, creatura del Nitti, sia che si atteggi a radicale, o riformista, o bolcevico.

Il suo progetto di legge, che, poi, non era neanche suo, e precisamente perchè non soltanto suo, ma invece di tutti i sornioni del socialismo nostrale, dei Canepa, dei Cabrini, dei Turati, dei Treves, dei Modigliani, dei Graziadei, dei Vella, dei Della Seta e *last not least* dei Nitti e De Nicola, questo progetto, per essere ancora

dinanzi alla Camera servirà, alla prima occasione, da oggetto di contrattazione politica tra un Ministero bisognoso di voti e l'estrema sinistra socialdemocratica e i bolcevichi del partito clerico-socialista.

4. Havvi un altro progetto di legge che di quello che costituirebbe il Consiglio Superiore del Lavoro in Parlamento del Lavoro e che trasformerebbe il Ministero del Lavoro in Ministero dell' Interno, è una parziale anticipazione: intendo dire il progetto per la Istituzione degli Uffici portuali.

È questo un progetto di legge per il quale intanto la gestione dei porti e la marina mercantile e con l'una e l'altra il commercio marittimo tutto quanto vengono dati in mano a una autorità bolcevica.

Un soviet di operai bolcevichi governerà tutto il commercio marittimo.

Ciò che ora accade a Genova, quello che ivi è il regime, sarà generalizzato e esteso a tutti i porti del Regno.

Fin da ora, con l'ipocrisia caratteristica dei nostri uomini politici, mentre il Presidente del Consiglio Facta parla in Senato in un senso, transige l'attuale sciopero generale dei facchini dei porti estendendo a tutti il regime monopolistico che ha distrutto il funzionamento di quello di Genova e che è su per giù il regime che il progetto di legge vorrebbe far diventare regime generale e stabile. Lo sciopero generale dei facchini dei porti era nettamente caratterizzato quale ricatto bolcevico nell' imminente Conferenza internazionale di Genova, e era anche debellato dai fascisti a Napoli e Venezia e

Trieste, e facilmente e rapidamente lo sarebbe stato ovunque, e quindi anche a Genova, se ovunque il governo avesse garantito la libertà del lavoro o lasciato che se la garantissero da per loro gli interessati. Senonchè, in Italia *piscis putet a capite* e bolcevico è il Governo.

A questa realtà non c' è rimedio che nella violenza, ripristinatrice dell'ordine.

Al Preziosi non è sfuggita la manovra bolcevica.

La legge vuole favorire il miglioramento materiale e morale degli operai addetti ai porti.

Come questi stiano materialmente è esposto dal Preziosi. Havvi un gruppo parassitario di ogni altro. Sarà questo alquanto allargato, senza suo danno, perchè parassitario, in ultima analisi, del commercio marittimo.

Come questi operai stiano moralmente è pure noto *lippis et tonsoribus*. Si tratta di incanaglirli e bolcevizzarli un poco di più.

La legge è organizzata in modo che la sua chiave è in mano degli operai portuari, cioè, praticamente in mano dei Giulietti, Corradetti e Canepa.

Ma che proprio non sia venuta ancora l'ora di Balilla ! « Che l' inse ? ».

M. PANTALEONI

I.

La Cooperativa « Garibaldi ».

SOMMARIO : 1. La *Garibaldi* è un organo di dittatura personale alimentato dal tesoro pubblico. — 2. L'agitazione della gente di mare e il « contratto tipo » di arruolamento. — 3. Come dalle casse dell' Erario pubblico, pel tramite degli armatori, affluirono i milioni nelle casse della *Garibaldi*. — 4. Lo Stato — consule Nitti — ha fatto le spese anche dell'azione sindacale della pseudo-cooperativa. Il regalo delle cinque navi. — 5. La lezione della triste realtà è cominciata ! — 6. Complicità burocratica per la riscossa giuliettiana.

1.° La « Cooperativa *Garibaldi* fra i lavoratori del Mare » è l'esempio più tipico della manifestazione, sotto una forma giuridico-economica, di una organizzazione politico-sindacale. Costituita il 18 settembre 1918 in Genova in previsione, come si dirà meglio in seguito, della fine della guerra, essa assunse come scopo « *il miglioramento economico e morale dei lavoratori del Mare*, l'esercizio della navigazione *con naviglio nazionale*, lo sviluppo della marina mercantile italiana ». Dalle condizioni statutarie si rileva che l'elemento personale della Cooperativa coincide perfettamente con

l'elemento personale della «Federazione Nazionale dei lavoratori del Mare» costituita in Genova sin dal 1° maggio 1909. Anche gli organi direttivi coincidono perchè della «Cooperativa» fanno parte di diritto i componenti dell'amministrazione della «Federazione» (art. 6). Il capitano Giuseppe Giulietti è, a un tempo, Segretario responsabile della Federazione e Presidente della Cooperativa. Comune è il fine sociale nel punto «promuovere il miglioramento economico e morale della gente di mare» (art. 2 dello Statuto della Federazione e art. 3 dello Statuto della Cooperativa).

Il capitale sociale sia per la Federazione che per la Cooperativa avrebbe pure un'unica fonte, giacchè in teoria dovrebbe essere costituito da rimesse spontanee degl'iscritti alle casse rispettive delle due organizzazioni. In realtà, come vedremo, il cespite patrimoniale è unico, ma non si trova precisamente nelle tasche e nello spirito di previdenza e di risparmio dei marittimi.

Tutto il funzionamento del Sindacato dei Lavoratori del mare ha in effetto un carattere squisitamente «*esattivo*» nei riguardi dei suoi associati.

Non è il caso di rifare la storia dei precedenti dell'organizzazione: gli armatori italiani hanno dalla loro parte troppi torti nel loro passato, e in gran parte essi sono responsabili della situazione presente. Ciò che importa è apprezzare il funzionamento «economico-commerciale» della «Cooperativa».

Ebbene, esso si rileva subito quale è, fittizio, interamente subordinato al raggiungimento delle finalità Sindacali e politiche che portano in titolo «il miglio-

ramento economico e morale dei naviganti», *in fatto* la costituzione di un prepotente organo di dittatura personale, retribuita con infiniti lucri, e fatalmente costretta ad alimentarsi alle spese dell'azienda marittima nazionale e del tesoro pubblico.

2.° Durante la guerra il contegno della gente di mare fu onesto e volenteroso. Ma, appena stipulato l'armistizio, iniziò una violenta azione sindacale, la quale, è necessario riconoscerlo, può trovare la sua spiegazione nello stato generale degli spiriti e in particolare nello sfoggio di eccessivi lucri armatoriali, per il che una speciale responsabilità risale direttamente all'opera dell'amministrazione del traffico che, su falsi presupposti di diritto, accordava compensi favolosi di noli, sproporzionati ad ogni criterio di rischio, permettendo che in un anno alcuni armatori guadagnassero fin'anche otto volte il costo del loro materiale!

L'agitazione naturalmente fu impostata sul contratto di lavoro, e il condottiero della gente di mare, il capitano Giuseppe Giulietti, mediante l'imposizione dei «fermi» alle navi in partenza, ottenne la nomina di una Commissione Reale, la quale elaborò un tipo di contratto di arruolamento, entrato in vigore nel febbraio 1920 con effetto retroattivo dal 1° luglio 1919 ed obbligatorio per tutti gli armatori italiani.

Col contratto tipo vennero determinate principalmente le tabelle di forza minima, in relazione al nuovo orario di otto ore giornaliere, e le tabelle di paghe e di vittuaria del personale. Coll'allegato n. 15, in riferimento all'art. 23 del testo, si disciplinava la proce-

dura per il versamento da parte degli armatori alla Cooperativa *Garibaldi* delle quote di paga che l'arruolato si era obbligato a versare alla Cooperativa in proporzione del suo grado e della sua qualità.

Col medesimo art. 23 del Contratto tipo, il quale funzionava così come contratto a favore di terzi, l'arruolato rilasciava altresì il 2 per cento sulla paga, compresi i supplementi, all'armatore in garanzia degli obblighi dell'arruolamento. Alla fine di ogni trimestre il netto sul 2 %, fatte le eventuali detrazioni, doveva essere versato dall'armatore alla « Federazione Nazionale dei lavoratori del mare » e per essa al suo *segretario responsabile* il capitano Giuseppe Giulietti.

Nel febbraio 1920 usciva pure il « Regolamento » per gli equipaggi con speciali esigenze per gli alloggi, e il Regolamento per *l'ufficio di collocamento* per provvedere col contributo degli armatori l'imbarco alla gente di mare disoccupata. Per l'imbarco doveva essere redatto un *ruolo generale* dal Comitato di Sovraintendenza, obbligatorio per l'armatore, tranne opposizione formale per « motivi plausibili », sui quali si pronunciava il Comitato di Sovraintendenza.

3.° In base al contratto tipo di arruolamento affluivano alla *Cassa della Cooperativa* circa L. 50 mensili in media per ogni marittimo, ciò che per una forza imbarcata, sui 40.000 uomini, doveva dare il cospicuo gettito di 20 milioni annui. Il 2 per cento delle paghe andava, invece, come si è visto, alla *Federazione*.

Nel febbraio del 1920, per effetto della applicazione retroattiva del contratto tipo, parecchi milioni, di colpo

dovevano affluire alle casse della Cooperativa, ciò che di fatto avvenne. Secondo il piano audace, e apparentemente fortunato, il capitano Giulietti in breve tempo avrebbe dovuto accumulare nelle sue mani una copia enorme di capitali — sui quali la Cooperativa non aveva nemmeno l'obbligo di corrispondere gli interessi — coi quali si sarebbe dovuto finanziare la più grande azienda cooperativa e sindacale del mondo.

Evidentemente questo disegno non cercava le sorgenti della sua prosperità nell'effettiva attività economica della gente di mare. Esso contava unicamente sulla pressione sindacale delle masse contro gli armatori, in quanto che il fondo sociale era costituito, alimentato e gestito (agli effetti degli incassi) unicamente dall' *industria capitalistica*.

Peggio ancora : dietro al libero armatore italiano chi, in effetto, provvedeva le *entrate della Cooperativa* era, in tutto e per tutto, come al solito, il pubblico erario. Infatti fino al 30 luglio 1920 il tonnellaggio nazionale era requisito dallo Stato, il quale doveva rimborsare agli armatori tutte le spese della gestione.

Gli aumenti delle paghe e delle panatiche accettati dagli armatori, dietro imposizione del governo dell'On. Nitti, si ripercossero immediatamente sul bilancio dello Stato. L'amministrazione competente dovette aumentare del 30 e del 60 per cento i compensi di requisizione con effetto retroattivo alla data, con un nuovo aggravio mensile di parecchie diecine di milioni, per mettere in grado gli armatori di sopportare l'enorme peso delle richieste della gente di mare

e tra l'altro il *contributo mensile* alla Cooperativa *Garibaldi* e alla Federazione.

4.° Peggio ancora: la stessa « conquista » proletaria si era compiuta a danno diretto dello Stato, giacchè le spese dell'azione sindacale, manifestatasi coi « fermi » delle navi, ricadevano sull'erario che doveva corrispondere, agli armatori esteri o nazionali delle navi fermate, i compensi di requisizione o di noleggio pur perdendo l'utilizzazione del tonnellaggio per la durata del « fermo ».

Secondo dati raccolti dalla Direzione Generale della Marina Mercantile, e pubblicati testè dalla « Rivista Nautica », i « fermi » in questo periodo di lotta tra i marittimi e gli armatori sarebbero ascesi a circa 10.000 giornate con una perdita per il tesoro pubblico di 300 *milioni*. Attraversavasi allora la fase più difficile dell'approvvigionamento del paese, i noli erano elevatissimi e i danni all'economia generale della nazione riuscirono veramente incalcolabili.

È attraverso questi enormi sacrifici dell'erario e dell'economia nazionale che, nell'aprile 1920, la Cooperativa Garibaldi si trovò a possedere già 8 o 10 milioni, senza aver compiuto nemmeno un atto di commercio e nemmeno iniziato un qualsiasi impianto industriale.

Essa non aveva realizzato del suo programma che la parte sindacale, eppure cospicui utili erano già affluiti nelle sue casse.

Fu allora che intervenne il contratto col quale il Ministero Nitti cedeva alla Cooperativa 5 navi da carico, appartenenti per diritto di preda bellica al patrimonio pubblico e non alienabili che in virtù di espressa autorizzazione del parlamento.

Contemporaneamente tra lo Stato e la Cooperativa si stipulava un contratto di noleggio per due anni con clausole che, in realtà, dovevano assicurare alla Cooperativa anche una clientela continuativa nella persona dello Stato, nella previsione della prossima derequisizione generale del naviglio.

È chiaro che, ritornati alle condizioni normali di traffico, la Cooperativa *Garibaldi* difficilmente avrebbe trovato clienti disposti ad affidarle il trasporto delle loro merci, così come allora non avrebbe avuto la possibilità di finanziare sul mercato l'acquisto a contrattazione normale delle sue navi. All'uno e all'altro inconveniente era dunque stato chiamato a sopperire *lo Stato*, attraverso un governo che, per più ragioni, era particolarmente sensibile alla forza politica rappresentata dalla Federazione e dalla Cooperativa.

Non è il caso di ritornare sulla discussione del *prezzo* di cessione che il Giulietti mantenne così a lungo aperta sulle colonne del « *Giornale d' Italia* ».

Certo è che, se lo Stato avesse *allora* venduto le cinque navi ai pubblici incanti, esso avrebbe realizzato una somma parecchie volte superiore a quella che la Cooperativa Garibaldi gli pagò all'atto della consegna e che fu di sole di L. 6.250.000 pari a L. 160 *per ogni tonnellata di peso morto*.

È noto che il contratto di cessione dall'on. Giolitti fu presentato alla Camera per la sanatoria e da questa

fu respinto, così che *in diritto* la proprietà di quel materiale è ritornata allo Stato.

Nel fatto ci risulta che la Cooperativa *Garibaldi* ha amici troppo volenterosi nell'Amministrazione della Marina Mercantile per scoraggiarsi di un semplice voto contrario del parlamento.

In un decreto legge, trattante tutt'altro argomento, fu inserita una disposizione con la quale il Governo, in deroga alla legge di contabilità generale dello Stato, è autorizzato a vendere il naviglio mercantile acquisito per diritto di guerra a *trattative private*: così si è abilitata senz'altro la direzione generale della marina mercantile a liquidare alla chetichella l'affaretto della *Garibaldi*, senza costringerla a versare complementi di prezzo, e ciò profittando del basso corso attuale del tonnellaggio e di certe compensazioni di spese eccepite dalla Cooperativa per miglioramenti eseguiti su quel materiale: conti *sui quali* non sarebbe inopportuno un riscontro, fatto sul serio secondo criteri tecnici e giuridici sinceri.

5.° Le ragioni di particolare riguardo sono oggi più che mai invocate dalla Cooperativa *Garibaldi*. Infatti la crisi generale della nostra industria marinara ha rotto completamente le gambe alla effimera prosperità della *pseudo-azienda*.

Reciso il cordone ombelicale per cui la marina traeva il suo sostentamento dal Tesoro pubblico, il peso delle tabelle di forza minima e delle nuove condizioni di arruolamento — tra le quali quella del contributo alla « Garibaldi » e alla « Federazione » — è risultato schiacciante. La industria marinara italiana è letteralmente.... a terra.

Da parecchi mesi infierisce la crisi *del disarmo*. Si può dire che delle navi da carico nazionali non navigano più altro che quelle ancora in noleggio dello Stato; le quali di mano in mano vengono sciolte dal loro vincolo. Su 40.000 uomini di mare, circa 30.000 sono disoccupati e le casse della Cooperativa hanno visto ridursi spaventosamente i contributi. Anche moralmente la situazione della Cooperativa e della Federazione non è invidiabile. Gli armatori hanno cercato di scuotere, almeno parzialmente, il giogo giuliettiano ed hanno dichiarato di non voler funzionare più da esattori per conto del *Segretario responsabile*. Paghino, se vogliono, i federati.

Questa volta la grande maggioranza dei marittimi intimamente approva l'atteggiamento degli armatori e comincia a rendersi conto che la *Cooperativa* fatalmente non può esistere e consistere se non sulla rovina dell'armamento libero, il quale offre risorse concrete, ben più apprezzabili dal marinaio, che non le chimeriche promesse del cooperativismo sindacale.

I più irritati contro la Cooperativa sono poi gli equipaggi della « flotta federale », i quali trovano che agli ordini dei loro organizzatori si sta peggio che sulle navi libere.

È ormai tramontato per sempre il periodo della grande infatuazione rossa, quando le 5 navi donate da Nitti inalberavano la bandiera rossa nei porti esteri e nazionali, salutata dagli applausi frenetici dei compagni, o quando squadre di federati armate

di bombe a mano, nel porto di Genova, prendevano possesso di navi straniere — noleggiate dal governo italiano — in nome della Unione Marittima e Fluviale del popolo Russo!

La lezione della realtà è incominciata.

6.° Il capitano Giulietti ha tentato la riscossa per ricondurre gli armatori all'ufficio di suoi esattori, ma con scarso seguito. Al disotto delle organizzazioni, tra individuo e individuo, tra marinaio e armatore, si ristabilisce un sentimento di reciproca comprensione e sono in corso situazioni nuove che dobbiamo augurare feconde di migliori risoluzioni.

Pur tuttavia anche in questo periodo di elaborazione e di crisi, mentre gli armatori liberi sono costretti al disarmo, le navi tutt'ora in possesso della Cooperativa solcano i mari con merce e noli, in grazie della munificenza dell'amministrazione pubblica, la quale ha assicurato alle stesse, non sappiamo a quali condizioni, il trasporto privilegiato del carbone per conto delle Ferrovie dello Stato.

A quanto pare, questi benevoli riguardi entrerebbero nel programma politico di un certo alto funzionario, il quale, si dice, aspira alla creazione di una *navigazione di Stato* coll'aiuto e la cooperazione del partito socialista e l'alto patrocinio del capitano Giulietti.

Certamente la *navigazione di Stato* sarebbe un'ottimo.... avviamento per risolvere definitivamente il problema del finanziamento della Cooperativa dopo che essa abbia divorato l'industria capitalistica ar-

matoriale. L'amministrazione, come al solito, anonima e irresponsabile, e deficiente di senso statale, ha dimenticato intanto, a quanto sembra, il gravoso conto che la «Federazione» e la «Cooperativa Garibaldi», organi gemelli, dovrebbero rendere all'erario, secondo i principî ordinari del diritto civile, per i gravi danni arrecatigli colla loro congiunta ed unica azione sindacale.

In linea di corretta logica giuridica la personalità civile attribuita ai due Enti dovrebbe infatti implicare la civile responsabilità dei medesimi. Ma, secondo le teorie dei nuovi giuristi del diritto nuovo cooperativo, la personalità giuridica dovrebbe funzionare soltanto come titolo per abilitare le organizzazioni sindacali ai sussidi e alle sovvenzioni dei benevoli governi.

Sappiamo che nei prossimi giorni, davanti al Tribunale penale di Genova, si dovrà discutere, per iniziativa di parte privata, un processo che mira ad ottenere la dichiarazione giudiziaria di una responsabilità della Cooperativa e della Federazione per danni avuti col «fermo» dei piroscafi, ed attendiamo di vedere quale posizione in questo processo prenderà l'Avvocatura Eraríale, cui spetta la difesa della parte più interessata e cioè della pubblica finanza.

Mentre correggo le bozze ricevo da EPICARMO CORBINO una sua pubblicazione — *Scritti varii* (Ditta Cesare Cavana, Pontremoli, 1922) — nella quale leggo un breve capitolo sui «Piroscafi della *Garibaldi*» in cui la quistione è trattata con competenza basata sulla precisione dei fatti. Il capitolo in parola fu dall'A. pubblicato fin dal 3 giugno 1920 nel periodico *L'Unità*.

II.

La polemica della Cooperativa « Garibaldi ».

SOMMARIO: 1. La campana del comandante Rizzo. — 2. In pieno bolscevismo. — 3. La difesa della convenzione Nitti. — 4. L'ombra della Commissione d'inchiesta. — 5. La mia risposta al Comandante Rizzo e i « veri » vantaggi della *Garibaldi*. — 6. Il vero perchè dei « fermi » e i torti degli armatori. — 7. La *Garibaldi* è.... infallibile.

La pubblicazione del capitolo precedente ha dato luogo alla seguente polemica svoltasi sulle colonne del *Giornale d' Italia*.

PRIMA LETTERA DEL COMAND. RIZZO.

Signor Direttore del « Giornale d'Italia ».

1.° Per quanto il dott. Preziosi, tirando palle infuocate contro la *Garibaldi* e contro l'on. Giulietti, abbia risparmiato il mio nome (ritengo per un atto di cortesia personale) pure, quale Direttore della *Garibaldi*, ritengo opportuno di intervenire.

Purtroppo oggi anche uomini autorevoli — quando non siano in malafede — spesso parlano e scrivono senza essere bene informati delle questioni e dopo aver sentito una sola campana.

Così è capitato il caso, all'epoca del noto contratto di cessione alla *Garibaldi*, che il prof. Einaudi — e non è questi uno qualunque! — messo con le spalle al muro da una recisa domanda dell'on. Giulietti, confessava che effettivamente egli non aveva letto il contratto e ne discuteva in base a quanto aveva letto sui giornali. Esempio certamente non da imitarsi da coloro che, nell'interesse pubblico, vogliono spassionatamente accertare la verità.

Il dott. Preziosi, tanto cauto per il passato, ha evidentemente risentito in questi ultimi tempi della generale malattia — o pessima usanza — d'intervenire nelle questioni senza specifica conoscenza della materia e dei fatti, basandosi su dati ed elementi compiacentemente forniti da interessati.... senza scrupoli.

È ora di finirla con questo sistema di articoli ad effetto che purtroppo trovano facile eco in quella che è l'impressionabile e scempia opinione pubblica italiana!

La verità è questa:

La *Garibaldi* si costituì per volontà della gente di mare, senza alcun aiuto da parte del Governo o da chicchessia, con una intelaiatura semplicissima, ben diversa da quella che caratterizza le varie società a base capitalistica: emissione di azioni, opzioni, dividendi, compartecipazioni degli amministratori, ecc.

La formazione del patrimonio della *Garibaldi* è semplicissima: i marittimi versano una quota *delle loro paghe* per formare un fondo col quale gradatamente e pacificamente acquisteranno gli strumenti del proprio lavoro: le navi.

Quando l'on. Giulietti — che primo ebbe la geniale e grandiosa concezione — trattò la questione presso la nota Commissione Reale, della quale facevano parte anche gli armatori, costoro dichiararono di *plaudire all'iniziativa che mira all'elevamento della classe marinara.*

Il patrimonio della *Garibaldi* viene quindi a costituirsi col sacrificio personale dei suoi 60.000 soci, che le affidano i faticati risparmi senza domandare — fatto unico al mondo — interessi di sorta.

2.° Certo sarebbe molto più rapido, per quanto non facile, impadronirsi senz'altro delle navi costituite in gran parte da sottrazioni al lavoro, che vanno dai nostri avi al presente, ma i marinai preferiscono avviarsi al riscatto lentamente, l'opera degli armatori limitandosi ad una graziosa prestazione di esattori per conto della *Garibaldi*.

Erano sinceri gli armatori quando — come risulta dal relativo verbale — affermavano *di volere l'elevamento della classe marinara*, essi che sempre avevano tenuto i marittimi in istato di schiavitù?

Lo stesso dott. Preziosi riconosce che *gli armatori italiani hanno troppi torti nel loro passato* (e perchè non dice anche nel presente?!) *e in gran parte essi sono responsabili della situazione presente.*

La risposta non è difficile! Gli armatori *non credevano, non avevan fiducia* che la *Garibaldi* avesse potuto sorgere, vivere e prosperare, e quindi, per opportunità, ritenevano di offrire ai marittimi.... delle belle parole.

Quando poi la *Garibaldi* sorse, ed ora che essa minaccia di diventare un pericolo di concorrenza e di assorbimento per le altre Società di Navigazione, si puntano contro, sia direttamente che attraverso la Federazione Marinara, tutte le artiglierie, di grosso di medio e di piccolo calibro, tentando di soffocarla e di annientarla.

Questo è il «quid» della lotta che si fa alla *Garibaldi*!...

Si parla tanto, dai cosidetti uomini d'ordine (che spesso sono causa di.... disordine), della necessità pel bene comune, di evitare la lotta di classe; si è fatto dire persino al Re, nella inaugurazione della presente Legislatura, *che bisogna educare le masse al difficile governo della materia economica,* ma poi.... quando qualcuno fa sul serio qualche cosa di buono per il Paese e per la pacificazione sociale, eccogli addosso, in tutti i modi, anche col vituperio, com'è capitato a me, un sacco di gente che del bene del Paese se ne fotte e pensa soltanto agli interessi propri.

3.° Evidentemente il Preziosi — a differenza dei suoi predecessori — ha studiato la Convenzione ed ha sentenziato che non è il caso di ritornare sulla discussione del prezzo. Avrebbe dovuto, però, il Preziosi, con la stessa diligenza, ponderare gli altri argomenti che

puzzano orribilmente di Commissione d'inchiesta. È vero che col noleggio allo Stato i dirigenti la Cooperativa intendevano assicurarsi un lavoro continuativo. Il Preziosi ripete le mie spontanee dichiarazioni alla Commissione d'inchiesta. Omette, però, che ciò era un saggio ed indispensabile *e non parassitario* atto amministrativo dei dirigenti, i quali avevano il dovere di prevedere un eventuale boicottaggio delle organizzazioni capitalistiche, fatale se effettuato prima che la Cooperativa potesse affermarsi, come si è affermata, nel campo commerciale internazionale.

Si sbaglia di molto il Preziosi quando accenna a questa possibilità per il presente e per il futuro. La *Garibaldi* non amministra soltanto i cinque piroscafi dello Stato ed è ben conosciuta e molto apprezzata all'estero, più che in Italia.

Dirò che quando da Milano partì per tutti i centri commerciali del mondo l'ordine ai maggiori giornali di attaccare a fondo e simultaneamente la *Garibaldi* proclamandone il fallimento, il credito di essa non fu che lievemente e temporaneamente scosso: anzi, mentre molti piroscafi di privati partivano vuoti, quelli della *Garibaldi* partivano stracarichi di merce privata.

Scrisse allora una delle più grandi e serie ditte inglesi, che la notizia non era possibile e che non poteva essere che manifestazione di sleali concorrenti, avendo essa ditta, nei continui rapporti, potuto constatare come la *Garibaldi* fosse molto meglio amministrata di tante altre Compagnie di navigazione.

Ma il Preziosi, mentre afferma che non è il caso di ritornare sul prezzo e sul relativo contratto, ripete la

stessa obbiezione fattami dalla Commissione d'inchiesta: Se lo Stato avesse *allora* venduto le navi all'incanto avrebbe realizzato una somma fantastica. Potrei limitarmi a rispondere con un'altra domanda: Quante, delle cento navi possedute dallo Stato, all'infuori di quelle cedute alla *Garibaldi*, sono state, *allora*, vendute ai pubblici incanti?

Rispondo io stesso: *Nessuna.*

4.° Ma voglio andare oltre, anche perchè sembra che le mie dichiarazioni avanti la Commissione d'inchiesta non siano riuscite a persuaderla, come ne ebbi allora impressione.

Crede il Preziosi che era conveniente per lo Stato vendere *allora* le navi, quando esso Stato doveva noleggiare per i suoi bisogni navi private a 200 scellini e più di nolo dal Sud America? Disse e dice qualcuno: lo Stato doveva venderle al prezzo di mercato e poi requisirle. E crede seriamente costui che in Italia ci sarebbero stati tanti imbecilli o tanti ignoranti da presentarsi? Di tali industriali e armatori in Italia ce ne sono pochi! Non ci fu che il *Lloyd Mediterraneo* che comprò a prezzo alto qualche nave soggetta a requisizione, ma il *Lloyd Mediterraneo* è adesso in liquidazione e moratoria!

Circa le indagini ai libri della *Garibaldi* e della sua gestione, possiamo informare il dott. Preziosi che due successive Commissioni governative, nominate non da Nitti ma dai suoi successori, hanno verificato e spulciato per ben due mesi libri, registri, corrispondenza etc. messi senza restrizione a disposizione dei commissari

dalla stessa Cooperativa, la quale è uscita dal torchio linda, pura e.... con elogi.

E se ciò non bastasse domandi il prof. Preziosi informazioni sulla Cooperativa al suo amico senatore Bergamasco, (1) attuale Ministro della Marina, notoriamente non molto ben prevenuto a nostro riguardo, e da esso potrà sapere come la *Garibaldi* amministri la petroliera *Giove* della R. Marina, con quale buona volontà ed energia e con quali risultati essa difenda e tuteli gli interessi dello Stato, che sono quelli della collettività.

Circa la Commissione d'inchiesta parlamentare, non sappiamo se esista una relazione della Commissione o di qualche membro di essa. Rispondiamo che, forti della nostra onestà, non temiamo Commissioni d'inchiesta, *comunque composte.* Siamo troppo sicuri di potere al caso demolire tutto il castello senza fondamenta, faticosamente costruito, ed allora forse si verificherà una cosa buffa: provocheremo noi una nuova Commissione perchè indaghi.... sulla Commissione d'inchiesta e perchè valuti quale danno abbia ricevuto lo Stato per questa persistenza d'indagini su fatti noti e risultanti da atti pubblici, che lungi di aver portato pregiudizio allo Stato, gli hanno apportato un vantaggio, mentre la Commissione fu costituita e deve svolgere la propria attività per *scovare* lucri illeciti a danno dello Stato e provvedere per il recupero a favore dell'Erario.

E con ciò chiudo perchè troppo lungo, per quanto

(1) Mai conosciuto! (Nota di G. Preziosi).

facile, sarebbe il rispondere a tutte le argomentazioni nè nuove nè originali del dott. Preziosi; dirò solo essere falso che la Cooperativa *detenga* le cinque navi contro la volontà del Parlamento. Essa le *gestisce* per conto dello Stato con regolare contratto consentito dalle vigenti disposizioni, così come quasi tutte le altre navi dello Stato sono gestite da Società ed armatori privati, a condizioni *meno vantaggiose* per l' Erario.

Comandante LUIGI RIZZO
Direttore della Cooperativa « *Garibaldi* ».

RISPOSTA AL COMANDANTE RIZZO.

5.° Mentre il capitano Giulietti va alla ricerca del tempo per controbattere le mie documentazioni, il comandante Rizzo ci regala una difesa d'ufficio non tenendo conto della documentazione da me offerta.

Mi sarebbe facile dimostrare la povertà di difesa tentata dal comandante Rizzo, solo che volessi riassumere i fatti da me elencati; e sarebbe questa la migliore prova che anche nel discorrere della *Garibaldi* sono stato per lo meno tanto cauto quanto pel passato.

Ma io voglio seguire il comandante Rizzo nella linea della sua difesa d'ufficio, punto per punto.

Lascio da parte l'affermazione bolscevica che, cioè, « sarebbe molto più rapido impadronirsi senz'altro da parte dei marinai delle navi costituite in gran parte da sottrazioni al lavoro », e comincio col rispondere alle affermazioni sulla costituzione della *Garibaldi*.

È ben vero: l' intelaiatura della *Garibaldi* è ben diversa da quella che caratterizza la varie società a base capitalistica. In fatti il vantaggio che la *Garibaldi* ha sulle società a base capitalistica è sopra tutto questo: che mentre le società capitalistiche sono obbligate a dare interessi e dividendi ai loro azionisti, la *Garibaldi* ha stabilito che i suoi soci non possono avere nè gli uni nè gli altri.

Inoltre la Cooperativa *Garibaldi*, in grazia al sistema *coattivo* col quale recluta i soci e in base al metodo col quale percepisce le quote, ha la possibilità di accrescere all' infinito il suo capitale senza emettere nè azioni nè obbligazioni. Sulle aziende poi capitalistiche che esercíscono l'industria marinara, la *Garibaldi* ha ancora un enorme vantaggio: quello cioè di poter dedurre dall' imponibile 40 mila lire per ogni associato.

Ho parlato di sistema *coattivo* di esazione perchè è un fatto insmentibile che i marittimi non versano niente di loro spontanea volontà. Anzi durante l'ultima campagna elettorale, quando cioè il comandante Rizzo fu infelicemente presentato come candidato dal capitano Giulietti, i suoi contradittori, che erano marittimi anch'essi, gli rinfacciarono il debito della *Cooperativa* verso di loro e l'uso che la cooperativa faceva del loro denaro per finanziare le elezioni. Circostanza questa che gli oratori della Cooperativa non poterono smentire, ma cercarono di rivolgerla a propria glorificazione affermando che la cooperativa *Garibaldi* era ben lieta di spendere i danari per la rivendicazione dei diritti di tutti i marinai italiani.

E oggi ancora è il caso di rinnovare la domanda per

sapere se, come allora per la propaganda elettorale, così ora per i fermi dei piroscafi, il comandante Rizzo è proprio ben sicuro di rappresentare la volontà della maggioranza degli associati alla cooperativa.

6.° La lotta attuale tra Giulietti e gli armatori ha un solo e vero obiettivo: far ritornare gli armatori stessi alla funzione di esattori per conto della Federazione della gente di mare. Funzione che gli armatori erano riusciti a declinare con una convenzione stipulata proprio col comandante Rizzo.

Non v'è chi non ricordi in fatti che il comandante Giulietti, ritornato a Genova dopo un suo eccessivamente prudenziale esilio a Nizza, disdisse la convenzione Rizzo e iniziò di nuovo i *fermi*: segno evidente che egli sapeva di non poter contare molto sulla spontaneità del versamento delle quote da parte degli associati.

I torti degli armatori io li ho ammessi. Essi, sono torti del passato, e sono torti del presente. Tra questi torti ve n'è però uno che è il maggiore, quello cioè di non aver saputo organizzarsi per spezzare la piovra e l'oppressione succhionesca della cooperativa *Garibaldi*.

A spiegare del resto l'atteggiamento passivo degli armatori durante l'armistizio — atteggiamento che permise il rapido sviluppo del patrimonio della *Garibaldi*, — sta il fatto da me già posto in evidenza, che cioè le spese del succhionismo e della piovra erano fatte in realtà dallo Stato mentre governi compiacenti paralizzavano l'opera dei parlamentari e armatori componenti la famosa commissione reale.

Il comandante Rizzo parla di concorrenza tra la *Garibaldi* e gli armatori.

Se gli armatori sono intelligenti non possono e non devono temere la concorrenza della *Garibaldi*. Ben inteso però che questa vada innanzi con i *suoi* mezzi e non che debba essere l'industria capitalistica privata ad alimentarla coi suoi sacrifizi: nè che debba essere lo Stato a rifornirla con danaro pubblico.

È solo in queste condizioni di parità assoluta con l'industria capitalistica che gli equipaggi della *Garibaldi* potranno comprendere le difficoltà della industria armatoriale e formarsi, come dice il comandante Rizzo, e prima di lui disse il Re, « *una educazione nel difficile governo della materia economica* ».

In quanto alla affermazione sul perchè della clientela che la cooperativa *Garibaldi* si assicurò da parte dello Stato, prego il comandante Rizzo di mettersi d'accordo col suo presidente capitano Giulietti il quale ha ripetutamente sostenuto che quella clausola era a vantaggio dello Stato (!) e serviva a giustificare, almeno in parte, il basso prezzo della concessione delle cinque navi. Comunque, a questo proposito, il comandante Rizzo non contesta che a quel tempo le cinque navi valessero molto, ma molto di più di quanto lo Stato ricavò cedendole alla *Garibaldi*.

7.° La notizia diramata da Milano a tutto l'orbe terraqueo (dice Rizzo) circa il fallimento della cooperativa fu certamente il frutto di una crassa ingenuità, perchè ci vuol molto poco a capire che, dato il modo con cui la cooperativa *Garibaldi* recluta i suoi capitali

e si finanzia con denaro del pubblico, essa è infallibile per lo meno quanto il papa.

Col perdurare del suo sistema, la *Garibaldi* potrà fallire solo quando saranno prima falliti l' industria armatoriale italiana e lo Stato italiano.

Ma perdurerà l'attuale sistema?

Tutta la preoccupazione della *Garibaldi*, o meglio del comandante Rizzo e del capitano Giulietti, sta proprio in questo interrogativo. Perchè, nonostante il notevole capitale che ha o dovrebbe avere la *Garibaldi*, nonostante la già notevole flotta che essa possiede, i signori Rizzo e Giulietti non si sentono, con le loro forze, di affrontare l'alea dell' industria e le possibili conseguenze delle crisi presenti e future.

Quanto alla vendita mancata delle altre navi appartenenti per diritto di guerra al patrimonio dello Stato, rispondo che nessuno meglio del comandante Rizzo e del capitano Giulietti conoscono la ragione di quella mancata vendita, se è vero che queste navi dovevano essere mantenute in riserva per costituire la futura flotta di Stato: preludio alla statizzazione della cooperativa *Garibaldi*.

Nessuno sa meglio di Rizzo e Giulietti che se finalmente è venuto un decreto col quale si è autorizzata la vendita di questo materiale, il decreto fu determinato unicamente per mettere la direzione generale della marina mercantile in condizione di liquidare alla chetichella, come già dissi, la posizione della *Garibaldi* nell'affare delle cinque navi che ha nelle mani, ma che di diritto non sono più sue.

Il contratto con la *Garibaldi* porta la data del 17 aprile 1920. Nel luglio dello stesso anno si addivenne alla derequisizione generale del naviglio. Il raffronto di queste date basta a stabilire che il tempo della liquidazione del patrimonio navale mercantile dello Stato, era proprio quello in cui fu fatta la vendita delle cinque navi alla *Garibaldi*.

In conclusione: la tentata difesa del comandante Rizzo per la cooperativa *Garibaldi* è ben conforme alla sua politica e a quella del capitano Giulietti. Però sembra eccessiva la preoccupazione che egli dimostra di essere coinvolto in responsabilità per il contratto delle cinque navi stipulato in danno dello Stato. Diciamo eccessiva, perchè questo contratto è ormai risoluto di diritto: esso non esiste più.

Restano le responsabilità ben più alte e ben più gravi, costituite da tutta l'azione sindacale della *Garibaldi*; responsabilità sulle quali noi invochiamo si pronunzi non la commissione d' inchiesta sulle spese di guerra, ma la commissione prossima di inchiesta parlamentare sulle cooperative, per accertare come si dissolve lo Stato con danaro e con mezzi forniti dallo Stato.

La verità in fine è questa che oramai la *Garibaldi* è entrata nel suo periodo di decadenza. Decadenza sopratutto morale, giacchè essa non può più contare, per reggersi, sulla *spontanea* adesione di coloro dei quali pretende rappresentare gli interessi. Abolito l'ufficio di collocamento e abolito l'articolo 23 del contratto tipo — ferme restando tutte le altre clausole a favore

degli equipaggi — la cooperativa *Garibaldi* non sarebbe più in grado di vivere e funzionare.

L'attuale lotta dei *fermi* è una lotta nella quale Giulietti è impegnato in duello all'ultimo sangue; è una lotta per la quale egli deve ormai contare su quella coorte pretoriana di cognati, cugini, affini e soci formatasi intorno a lui in quel grande dicastero che è l'ufficio della Federazione della gente di mare a Genova.

Erravo: il Giulietti può ancora contare sulla solidarietà del comandante Rizzo e sull'appoggio delle autorità governative. Non crediamo però che possa ancora contare sulla inclita viltà degli armatori italiani.

III.

Una prima lettera del capitano Giulietti.

SOMMARIO: 1. Il dittatore in difesa del «pane della povera gente». — 2. Un primo diversivo: i meriti della gente di mare. — 3. Come Giulietti fa la storia. — 4. Smargiassate. — 5. La *Garibaldi* cosa magnifica. — 6. Giulietti porta il «can per l'aia». — 7. L'infatuazione demagogica della gente di mare esplicata con i «fermi». — 8. Il «tesoro di guerra» senza conti, e la «fondazione civile» a fondo perduto. — 9. Il circolo della morte. — 10. La realtà del «pane della povera gente».

Signor Direttore del «Giornale d'Italia».

1.° Ogni qualvolta la gente di mare trovasi nella dura necessità di difendere il suo pane, che duramente si guadagna, si vede assalita da più parti. Oggi è la volta di un uomo *prezioso*. Vediamo se è possibile tranquillizzarlo con argomenti persuasivi.

Vi fu un tempo in cui gli armatori erano abituati a prendere per il collo la gente di mare a Piazza Banchi e a buttarla a bordo con 50 lire al mese e vitto a piacimento del capitano.

Sorsero le leghe di resistenza. Dal 1901 al 1907, fecero del loro meglio. Infine vennero fracassate. Trionfò la prepotenza armatoriale e continuò a bordo il regime della schiavitù.

Ma la organizzazione marinara risorse. Dal 1910 al 1° gennaio 1915 fu tutta una serie di lotte, culminate con la serrata proclamata dagli armatori liberi; serrata che durò parecchi mesi e finì con un lodo arbitrale che porta la data del 1° maggio 1915.

I marinai riuscirono nel quinquennio 1910-1915 a migliorare le loro condizioni. Dopo la guerra il Governo istituì una Commissione reale coll'incarico di elaborare un progetto atto a disciplinare civilmente i rapporti fra armatori e gente di mare. Questa Commissione terminò i lavori coll'indicare la applicazione di un equo contratto di arruolamento e la costituzione di una Commissione arbitrale, per la soluzione di controversie collettive.

Armatori, gente di mare, governo accettarono l'indicazione della Commissione reale. Ogni e qualsiasi controversia, in caso di mancato accordo, ed a richiesta di una delle parti, doveva essere risolta per mezzo di questo arbitraggio moralmente obbligatorio. Con questo sistema si sperava di avere in certo qual modo regolati i rapporti fra capitale e lavoro nel campo della marina mercantile. Ma nell'aprile 1921, la Federazione degli armatori liberi, quella stessa della serrata, ha voluto stracciare i patti così stabiliti.

In quell'occasione ridusse il trattamento economico del marinaio di oltre trecento lire al mese e mandò

per aria la procedura arbitrale che aveva poco tempo prima accettato.

Il resto è noto.

D'allora in poi i rapporti fra capitale e lavoro nel campo marinaro diventarono sempre più tesi. Era fatale che provocassero agitazioni che si credeva, invece, di avere evitate colla istituzione della citata commissione arbitrale.

A chi risale dunque la responsabilità della presente situazione? Nessuno nega la crisi. Ma nessuno può tollerare che patti di lavoro civilmente concordati sieno poi stracciati dalla prepotenza di una delle parti, nonostante la esistenza di una Commissione arbitrale.

Provocatrice dell'attuale conflitto è dunque la Federazione degli armatori che ha spezzato l'istituzione dell'arbitrato.

2.° Durante la guerra e in periodo d'armistizio, quando l'eco in pieno mare dello scoppio dei siluri sulle carene delle navi mercantili era ancora fresca, gli equipaggi, oggi considerati, da tanta *gente per bene*, pirati, indisciplinati, rovinatori della marina e *sfruttatori* degli armatori e del pubblico erario, erano invece valutati in ben altro modo.

Ecco il solenne e meritato elogio tributato dall'ammiraglio Del Bono:

« Sono lieto di avere un'occasione per rendere pubblico omaggio al valore alla bravura e alla fermezza dei comandanti, degli ufficiali e degli equipaggi della marina mercantile. Essi non erano certo uomini d'arme

ma pacifici cittadini. La loro industria traeva vita ed incremento dalla pace. Il nemico, sprezzando il sacro diritto delle genti, gli ha travolti in guerra guerreggiata; ed essi hanno fronteggiata la nuovissima situazione con invitta fermezza d'animo, coll'alto sentimento del dovere verso la Patria. Vada ad essi il plauso e la riconoscenza del Paese ».

Ed ecco quello dell'ammiraglio Thaon de Revel:

« Lo storico periodo che dal 24 maggio 1915 corre fino a questo fulgido mese di novembre è stato testimonio della gigantesca lotta impegnata sui mari con fraterno accordo, con ardente tenacia e con fede mai smentita da tutti i marinai d' Italia.

« E la tenacia e la fede hanno trionfato!

« Nella fierissima lotta gareggiano in ispirito ed in sacrificio ed in abnegazione i marinai mercantili e militari d' Italia. Quelli, nel correre, pertinaci, i mari, nonostante le molte minaccie e le costanti insidie, questi nel proteggere il commercio, compensano con senso profondo di ardente abnegazione la insufficienza dei mezzi, impari alla vastità dei compiti.

« E per l'eroico sforzo fraterno fu assicurato l'afflusso costante delle materie prime di guerra e degli approvvigionamenti, indispensabili elementi per la lotta al fronte, per la vita della popolazione fattore essenziale della vittoria ».

E quello ancora dell'ammiraglio senatore Leonardi Cattolica:

« Nessuna marina mercantile possiede equipaggi che per bontà, sobrietà, resistenza al lavoro e disciplina siano superiori ai nostri, i quali, nella recente guerra

hanno dimostrato di possedere un elevato spirito di sacrificio; ma, a causa della scarsa sollecitudine dimostrata dal Governo pel benessere morale e materiale della gente di mare, questa ha dovuto far valere da sè i propri diritti, di fronte agli armatori, reclamando un trattamento più adeguato all'opera che prestava ».

In breve tempo s'è dimenticato tutto. E quelli che durante la guerra hanno fatto affari d'oro, ora, in nome della Patria, vorrebbero affamare quegli equipaggi che la Patria, intesa nel nobile senso della parola, hanno difeso sul serio e a costo di non comuni sacrifici.

E la continuano a difendere col risparmio di una parte dei loro salari: risparmio compiuto colla volontà di chi è abituato a soffrire.

3.° La storia che fa Preziosi su questo punto *capitale* del finanziamento della *Garibaldi* non è esatta. Non è la Commissione reale, incaricata della formazione dei patti di lavoro, che ha istituito o assicurato le quote azionarie alla Cooperativa. Tutto questo esisteva già. Nel contratto di lavoro ideato da quella Commissione la paga mensile del marinaio era di lire 500 (cinquecento). Ma il marinaio aveva incominciato a versare alla sua cooperativa le quote mensili, che vanno da 45 a 60 lire, fin da quando la sua paga era di 275 (duecentosettantacinque) lire. Vi pare che questa sia una paga da *scorpacciate*, per dirla alla Preziosi?! Non vi pare invece degno di una certa considerazione l'atto col quale la gente di mare — subito dopo la guerra, cioè all' inizio del periodo di armistizio, *appena* riuscì a migliorare da 45 a 60 lire al mese la sua paga, che, pel

marinaio, era di 275 lire — deliberò di destinare questo primo miglioramento per il finanziamento della sua Cooperativa, appunto per non renderla schiava delle Banche o di speciali riguardosi trattamenti sempre poi brutalmente rinfacciati ?!

La *Garibaldi* pertanto non ha bisogno, così finanziata dalla volontà e dallo spirito di sacrifizio dei suoi inscritti, di nessun trattamento di favore, di nessun riguardo. Abborre questo sistema !

La *Garibaldi* è stata invece sempre aspramente combattuta e diffamata perchè è una cooperativa indipendente e capace di assicurare al Paese una marina mercantile florida, disciplinata e non soggetta, a traverso l'Alta banca, allo straniero.

4.° L'ultima parte dell'articolo avversario è un'offesa alla verità da cima a fondo.

La situazione morale e finanziaria della *Garibaldi* è ottima. Fra poco risulterà anche dal bilancio.

Se lo Stato vuole vendere quelle navi alla Cooperativa, questa è pronta a comprarle, ma al prezzo odierno. E quindi lo Stato restituirà alla *Garibaldi* qualche milione, perchè ciò che essa ha già versato supera il prezzo attuale.

Da quando gli armatori hanno portato via dai contratti la nota clausola del 2 per cento, gli equipaggi versano questa quota con più ardore di prima. E se Preziosi vuole a questo proposito fare una scommessa siamo pronti a servirlo in *letizia*.

Se la maggioranza dei marittimi approva, come dice Preziosi, l'atteggiamento degli armatori, non si capisce

perchè questi ultimi abbiano proclamato la serr[illegible] e più ancora non si capisce perchè gran parte dell[illegible]-mamento italiano continui a corrispondere il carovita che gli armatori, cui allude il Preziosi, vorrebbero eliminare.

Gli equipaggi della Cooperativa *Garibaldi* sono semplicemente entusiasti. Qualche elemento che credeva di fare il proprio comodo è stato regolarizzato. Il che dimostra che a bordo di quelle navi non c'è confusione, nè disordine. Diversi ministri ne hanno potuto constatare l'ottimo rendimento. E lo hanno dichiarato anche per iscritto.

Le navi della *Garibaldi* non hanno mai inalberato bandiera di Soviety ; anche perchè quella della *Garibaldi* rappresenta un sistema sociale di molto superiore a tutti quelli che fin qui si conoscono.

Invitiamo il sig. Preziosi a dirci quali sono gli « infiniti lucri » con cui, secondo lui, sarebbero retribuiti i dirigenti dell'organizzazione marinara e della *Garibaldi*.

Le tabelle d'equipaggiamento delle navi sono state fatte dopo un'inchiesta fatta nel porto di Genova a bordo delle navi inglesi da parte di chi nella Commissione reale rappresentava il Governo.

I compensi, che, secondo l'avversario, lo Stato avrebbe dovuto dare agli armatori in conseguenza dei miglioramenti ottenuti dalla gente di mare, erano la naturale conseguenza del regime di requisizione che allora regolava, si può dire, tutta la marina. Gli armatori erano dei gestori. Il vero armatore era lo Stato. Ed era bene, altrimenti lo Stato avrebbe dovuto corrispondere

ai proprietari delle navi non noli o compensi di *requisizione*, ma noli liberi. Ma mentre anche sotto regime di requisizione gli armatori hanno guadagnato quello che tutti sanno, gli equipaggi hanno avuto salari da giustificare l'accusa d'avere svaligiato l'erario pubblico? Ma se per ottenere qualche cosa hanno dovuto ricorrere, secondo lo stesso Preziosi, a non so quante centinaia di giornate e centinaia di migliaia di ore di « fermi ! ».

Hanno dovuto dunque strappare dalle mani dei loro avversari, pezzo per pezzo, il pane che mangiano. E non a colpi di testa, ma mediante il funzionamento di Commissioni reali e arbitrali! La Commissione reale elevò la paga del marinaio a 500 (cinquecento) lire al mese in conseguenza del tracollo della nostra moneta, come avvenne dopo che i cari alleati non ebbero più bisogno *indispensabile* di noi. Era forse questa una paga da Nababbi per gente che aveva affrontato arditamente e di continuo i lunghi e tormentosi anni della guerra sottomarina? Paga da legittimare sì tante preziose critiche!

5.° Non denigriamoci a vicenda! La *Garibaldi* è cosa semplicemente magnifica. La si studi con serenità: si arriverà alla conclusione che bisogna non incoraggiarla finanziariamente perchè non ne ha bisogno, ma elevarla a sistema affinchè sia imitata. La *Garibaldi* è un esempio di pratica ed armonica realizzazione di quei principî sociali che tendono a promuovere i lavoratori alla capacità di usare e di gestire abilmente e per loro conto gli strumenti di lavoro.

In navigazione i nostri marinai lavorano dodici ore sulle ventiquattro mentre i marinai francesi ne lavorano solo otto.

Se lo Stato avesse venduto le navi alla *Garibaldi* avrebbe poi dovuto corrispondere alla stessa noli liberi e non noli o compensi di requisizioni. I noli nell'epoca in cui si è stipulato il contratto erano alti. Lo Stato ha voluto adottare il sistema più corrispondente di quel momento nell'interesse pubblico. Poi venne il tracollo dei noli e quindi anche del prezzo delle navi. In ogni caso lo Stato, che, oltre a quelle della *Garibaldi*, aveva molte altre navi, non ne ha venduto nessuna in quel tempo. Quelle che ha cedute alla *Garibaldi* sarebbero state amministrate come tutte le altre dall'Esercizio Navigazione di Stato. Fra i due esercizi, senza far torto a nessuno, crediamo preferibile quello della *Garibaldi*. Venga dunque fuori il responso della Commissione d'inchiesta sulle spese di guerra. La *Garibaldi* è in credito e non in debito verso lo Stato. Dimostri il contrario il sig. Preziosi se è capace.

L'on. Giolitti ha ripresentato alla Camera, sotto forma di schema di legge, il contratto di cessione delle navi alla *Garibaldi*, « migliorandolo ».

Le squadre di federati armati di bombe a mano pronte ad assaltare le navi, sono parti poco preziosi della fantasia avversaria. Non è ancora tempo di finirla con queste storie atte a figurare in un qualche libro di avventure di viaggio?

Preziosi fa un pasticcio fra Federazione e *Garibaldi* per confondere il patrimonio di questa con quella. Non attacca!

Certo i milioni dell'una e dell'altra fanno gola. Ma non si prendono. Sono preziosi sul serio, quelli! Ma sono anche bene costuditi!

Infine l'avversario invoca l'intervento della Camera. Auguri.

L'altra volta la Camera, col voto negativo col quale ha bocciata nel segreto dell'urna, la convenzione della *Garibaldi* ha arrecato, senza volerlo, alla stessa un beneficio di parecchi milioni. In attesa del *bis*, continueremo a fare del nostro meglio per un divenire rigoglioso e soddisfacente della marina mercantile italiana.

G. GIULIETTI.

RISPOSTA AL CAPITANO GIULIETTI.

6.° Il capitano Giulietti ha trovato il tempo non per controbattere i dati di fatto da me esposti, ma solo per portare ancora una volta, secondo il suo costume, il *can per l'aia* dietro le balle contenute nelle famose bombe a mano. I lettori che non hanno dimenticato il primo capitolo sulla Cooperativa *Garibaldi* mi sono testimoni. Ma io non mi spavento per così poco ed eccomi qui a rispondere punto per punto, così come feci per il comandante Rizzo, agli sproloqui e alle divagazioni odierne del capitano Giulietti.

Mi riservo solo di fare, in capitolo apposito, la storia vera del finanziamento della *Garibaldi*.

Premetto ancora una volta una costatazione preliminare, che poi è la morale di tutta la favola: e

cioè che oggi i difensori della Cooperativa *Garibaldi* si preoccupano non già del *pane della povera gente di mare*, ma del cospicuo patrimonio accumulato rapidamente dalla Federazione e dalla Cooperativa: patrimonio che si trova a disposizione del capitano Giulietti che è ad un tempo segretario responsabile della Federazione e presidente della Cooperativa *Garibaldi*.

Ecco perchè in questa mia risposta io distinguerò ben nettamente ciò che a Giulietti preme tanto di accumunare e di confondere: intendo dire la posizione e gli interessi del capitano Giulietti, presidente e segretario responsabile.

Ciò premesso, nessuno contesta, ed io l'ho già premesso (poteva perciò il capitano Giulietti dispensarsi tutta la prima parte della sua lettera), nessuno contesta, dico, che durante la guerra il contegno degli equipaggi fu corretto e volenteroso. Essi erano soggetti alle disposizioni del Codice Penale Militare, perchè militarizzati, e fecero il loro dovere in questa qualità, come lo fecero in trincea o sulle navi da guerra i loro compagni di classe di leva che non furono dispensati, come essi lo furono, dalla presentazione alle armi. Sono quindi superflue nella nostra discussione le attestazioni citate del capitano Giulietti.

7.° La gente di mare italiana dopo l'armistizio fu vittima, come tutte le altre categorie di lavoratori nostri, della infatuazione demagogica. Questa infatuazione si esplicò con i *fermi* delle navi, così come l'infatuazione degli altri lavoratori si esplicò con l'invasione delle terre, con l'occupazione delle fabbriche, con gli scioperi

Fu, questa dei *fermi*, l'arma più formidabile di lotta di classe della gente di mare dalla quale trasse origine il patrimonio della *Garibaldi* e della Federazione. E l'onere della formazione di questo patrimonio fu sopportato dal pubblico erario.

Giulietti non può smentire quanto io ho già enunciato: occorsero trecento milioni di danni recati all'erario coi *fermi*, perchè la Cooperativa *Garibaldi* potesse accumulare di botto parecchie diecine di milioni.

Smentisca se può, il capitano Giulietti, che le *quote* mensilmente rimesse alle casse della Federazione e della Cooperativa dagli armatori per conto (!) degli equipaggi, non fossero poi andate a danno del tesoro pubblico, e che perciò sono del tutto indipendenti dallo *spirito di sacrificio* degli iscritti della super-organizzazione.

8.° E veniamo al punto scottante: a chi interessano i milioni del patrimonio così costituito? Quali effettivi interessi hanno i marinai al funzionamento della Cooperativa?

È chiaro che i fondi della Federazione sono una specie di *tesoro di guerra* per l'azione sindacale, ed è pure certo che il Giulietti non ha mai dato conto alcuno di questo tesoro. I fondi, invece, della Cooperativa si dovrebbero trovare in altra posizione, diremo così, giuridica; perchè questi, a differenza dei fondi della Federazione, sono patrimonio di una *fondazione civile*. Se non che, la dispensa dall'obbligo degli interessi e dei dividendi sulle quote, fa sì che queste *sottrazioni ai salari* siano praticamente rimesse a *fondo perduto*.

Le cinquantamila persone federate sono nella non invidiabile condizione di azionisti *obbligati* di una Società anonima qualunque, coll'aggravante di non toccare mai un soldo di reddito! Sono questi in realtà nuovi e sconfinati orizzonti per la speculazione alla quale non era arrivata ancora la perspicacia capitalistica borghese. Sotto questo aspetto davvero che la Cooperativa *Garibaldi* è una cosa magnifica! Magnifica però per il suo Consiglio di amministrazione.

Il capitano Giulietti evoca il grandioso miraggio del prossimo riscatto del lavoro marittimo dal capitale borghese. A profitto di chi, se non di pochi finanzieri, diversi dai ributtanti speculatori borghesi solo in quanto avrebbero minore dovere verso gli azionisti e maggiori favori da parte del Governo sul quale hanno esercitato, esercitano e sperano esercitare una influenza assai più pericolosa e certamente più potente di quella esercitata dai dirigenti borghesi?

Se il capitano Giulietti vuole discutere con me l'ultimo e i precedenti bilanci della Cooperativa *Garibaldi*, sono a sua disposizione.

9.° Ma è attuabile il riscatto *proletario* della marina mercantile?

Ho già detto che l'opera della Cooperativa si svolge in un circolo fatalmente chiuso, in una specie di circolo della morte. La Cooperativa, infatti, si finanzia o dallo Stato o dalla Marina libera. Il Giulietti dice di non voler saperne della prima soluzione, perchè la *Garibaldi* «non appartiene al novero delle Cooperative

parassitarie ». Dunque resta il finanziamento a spese della marina privata.

Ma per ciò è necessario che la marina privata sia in condizione di tenere il mare e di corrispondere le paghe agli equipaggi e il *contributo* alla *Garibaldi*; cioè è necessario che le spese di esercizio della nostra industria marinara possano sostenere la concorrenza del prezzo dei noli sul mercato internazionale: noli i quali sono fissati da altri coefficienti che non la vieta retorica del capitano Giulietti.

Ma come si naviga con le condizioni che il Giulietti vuole imporre alla nostra industria marinara con le sue tabelle di forza minima e i suoi contributi federali e cooperativi i quali rendono l'esercizio nostro più pesante di quello straniero che pure è l'arbitro dei noli?

L'on. Giulietti comprende bene tutto ciò, ma egli non vuole, non può dirlo ai pochi gonzi che ancora gli credono, e sopra tutto non vuole nè può rinunziare alle così dette rivendicazioni proletarie, perchè allora perderebbe il suo mestiere di profeta e di organizzatore: mestiere alquanto rimunerativo, come ben sanno tutti coloro che ben conoscono il livello di vita del capitano Giulietti. E poi la Cooperativa *Garibaldi* e il suo Consiglio di amministrazione dove andrebbero a finire?

Allo stato delle cose, la conseguenza a cui ci porta il capitano Giulietti sarebbe questa: ritorniamo, come durante l'armistizio, al regime della sovvenzione statale per rendere possibile le quote mensili alla Federazione e alla Cooperativa a carico del bilancio dello Stato. Ma il capitano Giulietti ha degli scrupoli. Egli

non lavora per questo: egli lavora *per il pane della povera gente* e non vuole nessuno per sovventore; nè la marina libera, nè lo Stato.

E allora? È questo interrogativo che mette il capitano Giulietti con le spalle contro il muro della realtà.

Agli altri argomenti (chiamiamoli argomenti) del capitano Giulietti ho già risposto nella confutazione della lettera del comandante Rizzo.

Per quanto concerne il motivo della *spontaneità* delle rimesse mensili della gente di mare, mi basta ricordare che non essendo stata sufficiente la dicitura che leggesi nel libriccino rosso di cui è munito ogni federato (1) (dicitura che in verità rivela una forma coattiva pel contributo sotto la fraterna minaccia del boicottaggio), il capitano Giulietti ricorse per l'esazione all'opera degli armatori; questa funzione fu dagli armatori declinata nella convenzione stipulata col comandante Rizzo. Io domando: se il contributo dei marittimi federati è così *spontaneo*, perchè l'on. Giulietti si batte così accanitamente per far ritornare gli armatori stessi alla funzione di esattori per conto della Federazione della gente di mare?

Gli è che la verità è un'altra: la *Garibaldi* come la Federazione non possono più, in nessun modo, contare sulla *spontanea* adesione dei marittimi.

(1) Le parole contenute nel libriccino rosso di cui è munito ogni federato sono riportate nella lettera del federato Salvatore Maiorano, capitano macchinista del piroscafo *Piave*, a pag. 89.

Confermo poi tutte le osservazioni da me fatte sulla famosa convenzione Nitti e nego e contesto formalmente che l'amministrazione della Marina mercantile non abbia trovato acquirenti per le navi cadute in proprietà dello Stato durante la guerra; al qual proposito, nel fatto stesso di una mancata asta si trovano esaurienti spiegazioni. Nè credo utile insistere su questo affare oramai sufficientemente chiarito della convenzione, da che esso, per quanto deplorevole, è fenomeno relativamente secondario nel gran quadro disastroso dell'opera sindacale condotta dal Giulietti ai danni dell' Erario pubblico, della marina mercantile, dell'economia dello Stato.

Esponga il Giulietti, senza retorica, il piano pratico per riattivare il funzionamento della nostra marina mercantile, e allora discuterò con lui ancora molto più volentieri.

10.° E poichè il cavallo di battaglia del capitano Giulietti per giustificare anche l'attuale lotta con i « fermi » delle navi, è costituito dalla affermazione della lotta per il pane della povera gente, voglio qui riprodurre la tabella dimostrativa del costo, in base al contratto oggi in vigore, per ogni uomo di bassa forza imbarcato su navi italiane:

COSTO MENSILE DI OGNI COMPONENTE LA BASSA FORZA
(CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO IN VIGORE GENNAIO 1922)

GRADO	Paga mensile	Indennità caroviveri	Soprassoldo mensile	Compenso per giorni festivi (media 1/3 giornata al mese)	Lavoro straordinario (media minima)	Panatica media minima L. 17 al giorno	Ass'curazione Infortuni e malattie	Quota assicurazione disoccupazione involotaria	Cassa invalidi	Ricchezza mobile 12 per cento sulla paga netta	TOTALE costo mensile
Nostromo	625	100	—	10.40	45	510	85	2.10	36.—	75.—	1488,50
Carpentiere	610	100	3	10.10	25	510	85	2.10	36.—	73.20	1454,45
Marinaio	500	100	—	8.30	15	510	85	2.10	31.50	—.—	1251,90
Giovinotto	385	30	—	6.40	15	510	85	2.10	25.20	—.—	1058.70
Mozzo	250	30	—	4.15	15	510	85	2.10	18.—	—.—	1314.25
Operaio	610	100	—	10.15	45	510	85	2.10	36.—	73.20	1471.45
Capo Fuochista . .	625	100	—	10.40	45	510	85	2.10	36.—	75.—	1488.50
Fuoch. Calderinaio .	530	100	15	8.80	15	510	85	2.10	31.50	—.—	1397.40
Fuochista	530	100	—	8.80	15	510	85	2.10	31.50	—.—	1282.40
Ingrassatore	530	100	5	8.80	15	510	85	2.10	31.50	—.—	1287.40
Carbonaio	485	100	—	8.10	15	510	85	2.10	31.50	—.—	1236.70
Cuoco	545	100	—	9.05	—	510	85	2.10	36.—	65.40	1352.55
Cambusiere	515	100	—	8.55	—	510	85	2.10	36.—	—.—	1256.65
Cameriere	465	100	20	7.75	—	510	85	2.10	31.50	—.—	1221.35
Garzone cucina . . .	350	30	—	5.80	15	510	85	2.10	18.—	—.—	1015.90

NOTA BENE. — L'Assicurazione per la disoccupazione involontaria è soltanto dovuta per i marittimi che hanno compiuto i 15 anni di età e non oltrepassati i 65.

Da tenere presente che in caso di morte di un marittimo per malattia comune, l'Armatore è tenuto a corrispondere agli eredi aventi diritto una indennità fissa di L. 3000 o L. 5000 — a seconda dei casi — la quale indennità è totalmente a carico dell'Armatore, non essendovi finora alcuna Società di assicurazione che s'assuma di coprire detto rischio.

E mi pare di aver risposto esaurientemente anche alle divagazioni del capitano Giulietti.

IV.

Una seconda lettera del comandante Rizzo.

SOMMARIO: 1. Il comandante Rizzo espone « la bellezza e la grandiosità della *Garibaldi* ed il suo fascino » al quale mi sottraggo. — 2. Mettiamo le cose a posto per non equivocare.

Signor Direttore del « Giornale d'Italia »,

1.° La risposta del dott. Preziosi non è una risposta ma una ripetizione.

Mi limito quindi solamente a rispondere a quel poco che c'è di nuovo.

Non potevo smentire durante le elezioni l'accusa di avere speso per il loro finanziamento denari della *Garibaldi*, perchè nessun contraddittore me ne ha mosso accusa. Che se qualcuno me l'avesse fatta, ed in forma responsabile, avrei risposto col codice penale alla mano.

Ebbi già a dire sulla decadenza dei costumi giornalisti e polemici, e riprendo atto che il dottor Preziosi non se ne dimostra immune parlando per sentito dire,

Tengo conto dei rapporti passati per invitarlo a riesaminare le sue informazioni e, se Egli ne vuole assumere personalmente la responsabilità, precisi l'accusa di avere io speso o fatto spendere denari della *Garibaldi* per finanziare le elezioni o (allargando il campo a tutto il periodo di esistenza della Cooperativa) per qualsiasi titolo che abbia il carattere d'immoralità, ed io gli risponderò a dovere, e non si lamenti allora delle conseguenze perchè gli ho prima dato il modo di ponderare e riflettere.

È errato che l'obiettivo dell'attuale lotta sia quello di obbligare gli armatori a rifare da esattori.

Per quanto riguarda la *Garibaldi* gli armatori non si sono ancora rifiutati di prestarsi all'esazione, anzi hanno dichiarato e dichiarano il contrario (1).

Per quanto riguarda la Federazione, la lotta non è impostata per il due per cento, ma è una conseguenza dell'azione offensiva dagli armatori esercitata nell'aprile del 1920 e dagli armatori liberi ripresa adesso col tentativo di sopprimere il lodo Massone ed il caro-viveri. Lodo Massone e caro-viveri che le altre Federazioni armatori han dichiarato di mantenere e che mantiene anche la maggioranza degli armatori liberi.

Ha perduto evidentemente la testa il dottor Preziosi quando afferma con tanta leggerezza che io difendo la *Garibaldi* perchè preoccupato dei miei interessi. Sa il dottor Preziosi quali condizioni aveva e quali altre mi furono fatte per lavorare in altri lochi ?....

(1) I fatti hanno dimostrato che il comandante Rizzo era per lo meno male informato. Gli armatori si sono infatti rifiutati di continuare a fare da «esattori» a beneficio della *Garibaldi*.

Per quanto cristiano, egli non ha afferrato la vera struttura della *Garibaldi* e perciò non può comprendere la bellezza e la grandiosità del tentativo nè come la difficoltà stessa, oltre che la grandiosità del tentativo, possa esercitare un fascino su di un uomo il cui passato tutto (e non solo quello più appariscente) è la dimostrazione di un'attività data con completa dedizione di sè e con onestà di intenti.

Circa la Commissione d'inchiesta prendo atto del cambiamento di titolo.

Come direttore della *Garibaldi* confermo di non temere commissioni di qualsiasi genere e comunque composte.

Come cittadino dirò che resta a vedere se il Preziosi si riferisce, parlando di Stato, agli uomini od agli organismi che hanno in mano la direzione della vita economica e politica dello Stato — oppure alla Collettività nazionale.

Poichè, nel primo caso, i recenti avvenimenti hanno già sentenziato e non occorrono commissioni parlamentari.

Nel secondo caso, non basta inquisire sulle Cooperative, ma occorre estendere l'inchiesta. Ed allora «campa caval che l'erba cresce.... » a similitudine dell'inchiesta di guerra.... o del processo delle Banche al Senato.

Infine, come direttore della *Garibaldi* e come cittadino, invito il dottor Preziosi a prendere nota di quella che è la sostanza di quanto scrive il «capo

treno » a pag. 5 del *Paese* del 21 gennaio, e gli do un consiglio da amico:

Se è vero ch'egli battaglia perchè mosso dal santo scopo di difendere gli interessi della collettività nazionale, cambi bersaglio.

Perderà degli abbonati alla sua rivista, ma acquisterà delle vere benemerenze, mentre che scrivendo contro di noi non acquista queste e perde l'inchiostro.

LUIGI RIZZO.

RISPOSTA AL COMANDANTE RIZZO.

2.° Rispondo dettagliatamente al comandante Rizzo:

a) Sono stato costretto a ripetermi perchè egli e il capitano Giulietti tentavano e tentano spostare la quistione.

b) Prego il comandante Rizzo di rileggere il mio scritto e di considerare che io assumo la responsabilità di quello che dico e scrivo, e non di quello che non dico e non scrivo.

Io non ha mai detto che il comandante Rizzo *ha speso e ha fatto spendere danari della Garibaldi per finanziare le sue elezioni*; ho detto invece che i marittimi contraddittori del comandante Rizzo rinfacciarono durante la campagna elettorale il debito della Cooperativa *Garibaldi* verso di loro e l'uso che la Cooperativa faceva del loro denaro per finanziare le elezioni; ed aggiungevo che gli oratori della Cooperativa non smentirono l'affermazione ma la rivolsero invece a loro glorificazione affermando che la *Garibaldi* era ben lieta

di spendere i denari per la rivendicazione dei diritti di tutti i marittimi italiani.

Se perciò da me si vuole la prova che questa discussione ci fu, son pronto a darla.

c) Prendano atto gli armatori che il direttore della *Garibaldi* dichiara che essi sono sempre disposti a portare la loro opera di esattori per conto della Cooperativa e che, d'altra parte, la gente di mare dichiara che questo non è oggetto della lotta.

d) Nella lotta odierna dei fermi siamo di fronte ad una violazione di un contratto in corso, certamente violato da una o da entrambi le parti che sottoscrissero detto contratto bilaterale, tanto è vero che sinora il diretto intervento fu dal Governo negato col pretesto che la questione doveva essere decisa dai tribunali. Aspettiamo la sentenza o un lodo per dire da che parte sta il torto.

e) Ho preso atto di quanto un *capotreno* (?) scriveva in un giornale del mattino e per tutta risposta pubblico questa informazione del *Giornale d' Italia*:

« A proposito della mancata vendita delle navi provenienti da preda bellica, abbiamo voluto assumere informazioni a fonte competente.... Ci è stato dichiarato essere assolutamente infondato che, durante la guerra o durante l'armistizio, l'amministrazione della marina mercantile abbia mai pensato a vendere le navi da carico ex-tedesche o ex-austriache, tranne le cinque cedute alla Cooperativa *Garibaldi*.

« È bensì vero che dalla detta amministrazione vennero poste all'incanto le navi *Pesaro* e *Palasciano*; ma questi sono piroscafi da passeggieri (*liner*), i quali

in quel tempo non presentavano risorse d' impiego per la speculazione e la industria marinara, mentre invece era intensamente ricercato il naviglio da carico.

« Sembra inoltre che, anche per le dette navi *Pesaro* e *Palasciano*, l'amministrazione abbia posto condizioni di vendita talmente onerose da scoraggiare ogni acquirente ; ciò che varrebbe a giustificare l'opinione, condivisa da molti, che il naviglio ex-nemico dovesse servir come base per una grande navigazione di Stato secondo i progetti di qualche uomo di governo del tempo o di qualche grosso burocratico dell'amministrazione.

« Aggiungasi che il valore delle navi sequestrate al nemico era devoluto, per legge, al risarcimento dei danni cagionati a cittadini italiani per atti ingiusti di guerra. Perciò, anche sotto il punto di vista sentimentale, s' imporrebbe una dichiarazione categorica delle responsabilità relative alla mancata tempestiva realizzazione dei valori patrimoniali rappresentati da queste navi; responsabilità innegabilmente gravi, qualora fosse dimostrato che questa linea di condotta era determinata da fini personali di pubblici amministratori ».

f) In quanto al resto, creda pure il comandante Rizzo che sono proprio nella impossibilità assoluta di comprendere la *bellezza della grandiosità della struttura della « Garibaldi »* e quindi non posso mutare bersaglio ; e questo dico senza preoccupazioni della rivista, delle benemerenze e dell' inchiostro.

Rimando per la parte finale della sua lettera, il comandante Rizzo al mio successivo capitolo documentato sul finanziamento della *Garibaldi* e relativo retroscena. Consigli intanto coloro che mi fanno pervenire telegrammi e lettere di protesta e di insulti a rimandare le proteste a dopo che avrò avuto modo di dire tutto ; in quanto agli insulti, questi non mi turbano nè mi fanno deviare dal cammino.

Una preghiera finale rivolgo al comandante Rizzo in nome di quei rapporti buoni personali del tempo in cui ci accumunava il giudizio sull'on. Nitti.

Mi spieghi, o meglio spieghi all' Italia, il programma di marina mercantile che governo ed armatori dovrebbero seguire per rendere possibile e vantaggioso pel paese il permanere della *Garibaldi*. Sarà forse per questa via che potrò comprendere la bellezza, la grandiosità del programma della Cooperativa *Garibaldi* di cui finora vedo solo il costo a spese dei contribuenti.

V.

La storia del finanziamento della cooperativa « Garibaldi ».

SOMMARIO: 1. Come fu strappato agli armatori ed imposto agli equipaggi il finanziamento della *Garibaldi*. — 2. Così parlò Giulietti agli armatori vili e al governo debole. — 3. L' inclita viltà degli armatori. — 4. Giulietti minaccia di boicottaggio la sua gente di mare. — 5. Cittadini marinai che protestano. — 6. Come mangia la « povera gente ».

1.° L'opinione pubblica nazionale ha ignorato tutte le fasi di una lunga lotta che distrugge la nostra industria marinara. Lotta che è opera di una piccola minoranza spregiudicata ed audace — una minoranza qual'è quella che regna nella Federazione dei lavoratori del mare, *consule* Giulietti e consorti — cui tutto è lecito, in nome di una massa di *organizzati coattivamente*, tenuta nominalmente compatta da un sistema autocratico; mássa che viene ogni tanto abilmente cementata, a spese dell'armamento e del tesoro pubblico, accarezzandone la corda sensibile del tornaconto economico individuale. Se l'opinione pubblica fosse stata sempre serenamente illuminata, avrebbe già

fatto giustizia da tempo di tutto un sistema di prepotenze, di abusi, di rappresaglie, di schermaglie odiose, di sabotaggi, quali son quelli che giornalmente rendono intollerabile, ormai proibitiva, l'industria del mare.

Quest'opera di illuminazione io voglio fare.

Ed eccomi alla promessa *storia vera* del finanziamento della Cooperativa *Garibaldi* e della *spontaneità* del contributo della gente di mare

Il capitano Giulietti ha dunque asserito, con la più fresca faccia del mondo, che «*il marinaro aveva* incominciato a versare alla *sua* Cooperativa *Garibaldi* le quote mensili sin da quando la sua paga era di 275 lire »

Questo non è vero, o, per meglio dire, come dice lo stesso Giulietti riguardo alle mie asserzioni, « non è esatto ».

Il primo fondo di finanziamento alla Garibaldi *fu invece dal Giulietti strappato agli armatori ed imposto agli equipaggi.*

Stanno a provarlo i verbali della famosa Commissione mista (ricordate, capitano Giulietti, le riunioni di Genova e di Roma del 1919 ?) : una Commissione voluta allora e creata dal Ministero per derimere tutte le quistioni (allora si credeva ancora di poterle derimere *tutte*) di cui con stillicidio mai smesso, appena dopo l'armistizio, la Federazione della gente di mare deliziava l'armamento italiano.

Si era allora ancora sotto la bardatura di guerra e gli equipaggi oltre le paghe e le competenze accessorie godevano ancora di altre indennità concesse loro per decreto luogotenenziale dal Governo e dallo stesso rimborsate agli armatori ; le stesse indennità che vennero poi dalla Commissione reale (giugno 1921) conglobate alle paghe e furono tutte addossate agli armatori.

Nella riunione del 12 febbraio 1919 (pag. 5 dei verbali a stampa della Commissione mista) presidenza Gullini nella rappresentanza del Ministero dei Trasporti, su domanda della Federazione della gente di mare, la Commissione, con la deliberazione n. 3, accettava un aumento dell' indennità caro-viveri agli equipaggi con decorrenza 1° febbraio 1919.

L' indennità era di L. 45 per la bassa forza, L. 50 per gli ufficiali e L. 60 pei comandanti e capi-macchinisti.

2.° Ottenuta la nuova indennità e proseguendosi nella discussione e nelle concessioni da parte degli armatori che, cedendo sempre s' illudevano ancora in quel tempo di porre fine ad ogni vertenza e ad ogni pretesa e di riprendere così il lavoro del dopoguerra con lena, il Giulietti soltanto ai 29 del marzo successivo, nella riunione di chiusura dei lavori della Commissione mista, tenutasi a Roma, come un razzo finale, teneva un discorso abile e minaccioso, dove metteva in rilievo agli armatori i pericoli cui si sarebbero esposti se si fossero rifiutati di aiutare il sovvenzionamento della nascitura Cooperativa *Garibaldi.* Un discorso che a chi scrive veniva riferito l' indomani da un funzionario del Governo come una prova dell'abilità e dell' intelligenza del Segretario responsabile dei Lavoratori del Mare, e che, in parole povere, si poteva riassumere in questo dilemma : « l'armamento italiano deve persuadersi che presto o tardi noi lavoratori del mare dovremo sop-

piantarlo, essendo esso *rappresentante del capitale*, e le navi devono passare direttamente alla gestione non solo, ma anche in proprietà dei lavoratori, dei marinai.

« Qualunque cosa voi oggi facciate per aiutarmi a che questo trapasso avvenga per evoluzione e senza scosse, senza violenze, è nel vostro preciso interesse, ed è quindi nel vostro interesse di favorire la costituzione della Cooperativa *Garibaldi*, per la quale io vi domando di *devolvere interamente e direttamente l'aumento di caro-viveri concesso all'equipaggio con la deliberazione n.* 3, *del* 12 *febbraio* ! ».

E poichè alla proposta che aveva un'abile aria di modernità si dimostrarono subito favorevoli i rappresentanti del Governo facenti parte della Commissione, e gli armatori i quali, nella loro inclita viltà, si illudevano di concludere una durevole tregua con la Federazione della Gente di Mare, si addivenne così, come chiusura dei lavori della Commissione, alla deliberazione n. 37 (vedi pag. 35 dei verbali a stampa) che suona così:

« La Federazione marinara domanda che l'aumento portato all'indennità mensile di caro-viveri del personale navigante con la deliberazione n. 3 ANZICHÈ VENIRE PAGATA AGLI AVENTI DIRITTO, sia, col consenso di questi e a loro nome e conto, investita in azioni della Cooperativa *Garibaldi* della Gente di Mare.

« Il rappresentante del Governo e quelli dell'Armamento accolgono con simpatia tale proposta che mira alla elevazione della classe marinara.

« Di conseguenza resta di comune accordo stabilito *che l'aumento delle indennità di cui sopra sarà accreditato agli interessati*. MA IL PAGAMENTO NE RESTERÀ SOSPESO in attesa che possa essere disciplinato legalmente l'investimento delle somme relative in azioni della *Garibaldi* ».

Ma non ancora il capitano Giulietti era riuscito allo scopo, poichè, come si legge nella deliberazione stessa, il Giulietti, per pudore di legalità, non aveva potuto a meno di ammettere in quel primo momento che la nuova quota caro viveri venisse pagata alla Cooperativa *Garibaldi* anzichè agli aventi diritto, « *col consenso di questi ed a loro nome e conto* », il che importava il consenso individuale degli equipaggi; e per quanto le assemblee della Federazione siano sempre costituite e svolte *ad usum delphini*, ben sapeva il Giulietti quanto fosse difficile e pericoloso chiedere ed ottenere un simile consenso dai suoi federati per un vantaggio ottenuto, *nominalmente* soltanto a loro beneficio, ma che in sostanza veniva devoluto a beneficio suo!

3.° Tutti ricordano a Genova nel ceto marinaro (forse soltanto Giulietti non lo ricorderà e potrà opporci una qualche deliberazione d'assemblea di qualche.... mese dopo) *i mugugni* che lo *ukase* della Federazione a beneficio della *Garibaldi* ebbe a suscitare nel ceto marinaio, e le proteste e i primi rifiuti; cosicchè il Giulietti per mettere le cose a posto dovette correre ai ripari e vi ricorse, persuadendo gli armatori (incredibili imbe-

cilli !) che per dare esecuzione alla deliberazione n. 37 conveniva meglio SOTTRARRE *addirittura il nuovo aumento caro viveri* di cui alla deliberazione n. 3 DAL CONTRATTO DI ARRUALAMENTO *e pagarlo direttamente alla* Garibaldi ; *il che vuol dire non farne nemmeno menzione nel patto di lavoro con gli equipaggi, in modo che questi non avessero a rifiutarsi, a protestare od a reclamare !!*

E sorse così la deliberazione n. 38 (« Supplettivo alle conclusioni concordate ecc. »), nella riunione del 18 aprile 1919 a Genova, che suona così :

« In relazione alle deliberazioni n. 3 e 37 delle conclusioni concordate fra i rappresentanti delle Federazioni Armatori Liberi Italiani ed Armatori Italiani e quelli della Federazione Nazionale dei Lavoratori del Mare sotto la presidenza dei rappresentanti di S. E. il Ministro dei Trasporti, resta di comune accordo convenuto che la indennità di caro viveri stabilita con deliberazione n. 3 nelle quote di.... (*omissis*) NON SARÀ FATTA RISULTARE A CONTRATTO ARRUOLAMENTO.

« Tali quote verranno liquidate a parte, con distinte speciali compilate in triplice copia, conforme modulo allegato, di cui una resterà a mano dell'Armatore, l'altra sarà consegnata alla Cooperativa *Garibaldi*, e la terza resterà a bordo.

« *L'ammontare di tali quote spettanti a tutto il personale imbarcato, sarà dall'armatore della nave versato ad ogni fine di viaggio o di periodo alla Cooperativa* Garibaldi *la quale rilascierà quietanza liberativa.*

« *S' intende che con tale versamento l'Armatore, e la*

Federazione Marinara lo riconosce, avrà adempiuto alla integrale esecuzione delle deliberazioni n. 3 e 37 e resterà esonerato da ogni ulteriore e qualsiasi responsabilità verso tutti gli interessati ».

Il primo *vero* finanziamento della *Garibaldi* fu *strappato dunque agli armatori* come ho detto, fu *imposto, volenti o nolenti, agli equipaggi, e non fu* MAI VOLONTARIAMENTE VERSATO !!! Questa e solo questa è la verità.

4.° E ricordiamo — il capitano Giulietti forse non lo ricorderà — che nonostante la deliberazione n. 38 i i *mugugni* nella gente di mare non si acquietarono, e sorsero e si ingrandirono furibondi e minacciosi ; e per quietarli, sapete il capitano Giulietti a quale persuasivo argomento è ricorso ? Sfogliate nella collezione del *Lavoro* dell'epoca e lo apprenderete : un argomento principe !

« Per chi protesta noi domandiamo lo sbarco — « egli allora scriveva — ; soltanto che nessuno potrà « imporre a tutti quegli altri dell'equipaggio che sono « imbarcati con lui e che sentono il loro dovere di « buoni federati e di cooperativisti, di non volere na- « vigare con un individuo che non è degli stessi loro « principii »(!).

In altri termini il boicottaggio e l' isolamento : lo spettro della fame per i disgraziati dissenzienti ! Questi i sistemi della Organizzazione Marinara, queste le prepotenze che s' ignorano e si dimenticano !

Ed è questa l'origine vera del finanziamento della

Garibaldi, tutt'altro che *volontario* e *spontaneo*, come ci vorrebbe far credere il capitano Giulietti.

E fu soltanto nel 1921 — quando la lotta fu portata su tutto il Contratto di arruolamento e la Commissione reale, famosissima e passata alla storia, stabiliva i nuovi patti di lavoro — che la Federazione, ottenuta la clamorosa vittoria dell'aumento generale delle paghe, potè all'art. 23 del nuovo Contratto *legalizzare* i versamenti alla *Garibaldi*, facendoli figurare come patto espresso di lavoro e come una delega regolare e giuridica degli arruolandi.

E questa è la storia del finanziamento *spontaneo* della *Garibaldi* per parte della gente di mare.

A questo proposito mi riservo di domandare al capitano Giulietti se nell'anno intercorso tra giugno 1920 e luglio 1921 la Cooperativa *Garibaldi* ha subìto una perdita per la gestione dei cinque piroscafi da carico; e domanderò a quanti milioni ammonta questa perdita; e domanderò ancora se detta perdita anzichè essere sopportata dalla *Garibaldi* non sarà per caso addebitata all' Erario, giusto un certo impegno del Sottosegretariato della Marina mercantile che acconsentiva di rimborsare alla *Garibaldi* i viaggi passivi delle sue navi.

5.° Continuano ad arrivarmi a fasci telegrammi, lettere e cartoline. Il contenuto di questo plebiscito marinaro va distinto in tre categorie: proteste, turpiloquio, minacce.

Delle prime non è il caso di tener conto, visto che i telegrammi hanno una stessa falsariga ed uno stesso linguaggio: sono l'esecuzione di un ordine.

Del turpiloquio ne tengo conto come indice di educazione della massa.

Delle minacce mi si permetta di dire che non mi turbano: esse sono per me la prova che ho còlto nel segno.

C'è una nota per ridere in tutto questo carteggio, ed è la denunzia che si fa additandomi come strumento dello straniero; e sapete di quale straniero? Niente di meno che della Germania; la quale evidentemente mi avrebbe conquistato per mezzo della Banca Commerciale!

Per quanti vivono a Genova può essere interessante sapere che il primo telegramma di protesta portava la firma di Scannavino Attilio, ed il secondo quella del macchinista navale Luigi Noli abitante in Salita San Leonardo 11-5.

I genovesi sanno che questi signori lottano.... per il pane della povera gente.

6.° E giacchè parliamo di povera gente è bene che i lettori, i quali già hanno visto nella mia risposta a Giulietti quello che è lo stipendio della gente di mare, vedano oggi quello che mangia la povera gente per la quale si batte Giulietti:

VITTO PER LO STATO MAGGIORE
E GLI ALLIEVI UFFICIALI (Allegato 9).

Prima colazione. — Caffè, latte e pane.
Colazione. — Minestra, 2 piatti di cucina, frutta e formaggio, caffè.

Pranzo. — Minestra, 2 piatti di cucina, frutta o formaggio, caffè.
Giovedì e Domenica. — Antipasto al mattino, dolce e vini fini alla sera.

Pane e vino a discrezione. (Il vecchio contratto diceva: Pane a volontà, vino una bottiglia per pasto).

Bassa forza.

Lunedì

Colazione. — Formaggio, caffè.
Pranzo. — Pasta in brodo, carne lessa con fagiuoli insalata.
Cena. — Riso alla lombarda, carne in umido con patate.

Martedì

Colazione. — Minestra pulita e condita, caffè.
Pranzo. — Minestrone genovese, pesce fresco in umido (o baccalà con patate, o fritto).
Cena. — Pasta all'aglio e olio, carne alla veneziana.

Mercoledì

Colazione. — Formaggio, caffè.
Pranzo. — Pasta e fagiuoli o ceci, tonno e insalata.
Cena. — Pasta in brodo, carne lessa con fagioli.

Giovedì

Colazione. — Tonno e caffè.
Pranzo. — Carne guarnita con verdura cotta e condita.
Cena. — Riso in brodo, carne allessa e insalata. Ecc.

In entrambi i pasti: vino, un litro al giorno. Ai sottufficiali, in più, il secondo piatto di cucina dato allo Stato Maggiore.

Ma noi siamo nel vero dicendo che la vera maggioranza della gente di mare — quella che naviga e che nei comizi genovesi rappresenta perciò la minoranza — è soddisfatta del benessere conquistato. Tanto soddisfatta che non reclama neppure la quota di caro-viveri che va a beneficio della *Garibaldi* senza interessi e dividendi. Questa gente di mare si batterebbe volentieri domani, ma solo per liberarsi di Giulietti il quale a sua volta volentieri silurerebbe il comandante Rizzo che rappresenta l'elemento caro alla gente di mare per il suo valore e anche per il suo equilibrio.

Rizzo che seppe usare così degnamente il siluro in mare, saprà scansare a terra ferma il siluro che gli lancerà il capitano Giulietti?

VI.

Il finanziamento della « Garibaldi » giudicato dalla gente di mare.

SOMMARIO : 1. Le quote per la *Garibaldi* e per la « Federazione » sono una falcidia arbitraria e coattiva dei salarii della gente di mare. — 2. Il marchio indelebile. — 3. Luigi Rizzo sapeva delle confessate finalità comunistiche della *Garibaldi?* — 4. La gente di mare, volente o nolente, è obbligata a pagare per la *Garibaldi*.

Tra le innumerevoli lettere giuntemi, molte delle quali furono pubblicate dal *Giornale d'Italia*, ne scelgo due dovute a gente di mare.

Signor Preziosi,

1.° Nella polemica da Lei sollevata vi potrebbe essere posto per l' intervento di un terzo, volto ad eliminare inesattezze, esagerazioni ed artifici polemici, che ponesse in rilievo la *verità* senza aggettivi, quale balza dalla nuda esposizione delle cose.

Se me lo consente, inizio questo tentativo, e comincio dov' Ella finisce : dal finanziamento della *Garibaldi*.

La storia ch' Ella ne fa è sostanzialmente vera, ma la verità ne guadagna se ci limitiamo a registrare obiettivamente

le gravi considerazioni che sgorgano spontanee dalla completa narrazione del come è sorta e vive la *Garibaldi*.

Non risulta certo che in un primo tempo furono gli armatori a finanziare la *Garibaldi*.

Il danaro che questi corrispondono agli equipaggi, a titolo paga o caro-vita, diventa — è pacifico — di legittima pertinenza di costoro. Se una parte di questo denaro va a finire nelle casse della *Garibaldi* — la quale ammucchia così, e solo così, dei milioni — se ne deduce che questa viene finanziata dagli equipaggi.

Risulta invece che da una minoranza, esigua ed ammaestrata, si è creduto di poter impegnare gli assenti — cioè la stragrande maggioranza dei naviganti — in materia nella quale occorre il consenso di ognuno.

Nè meno disinvolta appare la Commissione delle « deliberazioni », la quale — pur essendo composta di persone a cui non fa certo difetto il senso della responsabilità — non si perita di disporre a suo talento della destinazione del denaro di terzi assenti e non interrogati. Ai quali, con la 38ª deliberazione, vien tolta la possibilità di rivendicarne la proprietà.

È fatto strano, inconcepibile ed enorme, quest' intrusione di autorità ed armatori nelle relazioni che intercedono fra naviganti ed organizzazioni.

I contratti di arruolamento che bisogna firmare hanno per lunga pezza contenuta la famigerata clausola del 2 per cento da ritenersi sulle paghe di *tutti* i naviganti, fossero o no iscritti alla Federazione, e contengono, ancora oggi, la clausola concernente la ritenuta per la *Garibaldi*.

La quale ritenuta — se in un primo tempo rappresentò un aumento dell' indennità caro-viveri — deviato dalla sua legittima destinazione — dall'entrata in vigore del « Contratto tipo » è una falcidia alla paga.

Ma, sia prima che ora, si è soci della *Garibaldi* come si era contribuenti della Federazione: per volontà degli altri.

2.° E quasiché non fossero sufficienti questi ingiustificabili arbitrî a garantire l'afflusso dei « rivoletti » ed a rendere poco

simpatica la Cooperativa, ecco Giulietti — inquieto e minaccioso come la Francia della « victoire » — vergare nel *Lavoro* di Genova — 5 aprile 1919 — linee che bollano la *Garibaldi* di un marchio indelebile e che, per essere riportate in ogni libretto personale di versamenti fatti alla Cooperativa, io mi permetto di sottoporre alla meditazione di Luigi Rizzo, e qui le trascrivo:

« Se, come crediamo, l'assemblea deciderà che l'aumento ottenuto per caro-viveri sia investito in azioni della *Garibaldi*, tale decisione sarà considerata come se presa da tutta la Gente di mare. Così prescrive la disciplina federale, così prescrive qualsiasi disciplina regolante la vita di una organizzazione conscia dei suoi doveri e dei suoi diritti. Chi del resto non vorrà sottostare alle deliberazioni della maggioranza, potrà fare come meglio crederà. Naturalmente, gli altri conserveranno lo stesso diritto; vale a dire nessuno potrà obbligarli di avere per compagno di lavoro a bordo di una nave una persona che per cieco egoismo o per qualsiasi altra ragione si rifiuti di apprestare il suo concorso per la redenzione economica, civile e morale di tutta la classe marinara. Del resto, non è giusto che chi la pensa diversamente debba essere o boicottato o sbarcato con violenza. E perciò gli altri — cioè la maggioranza — per non usare violenza alla minoranza e per non andare in mare con persone di troppo diverso sentire, preferiranno sbarcare. Se poi l'armatore, vistosi nell' impossibilità di far partire la sua nave, perchè essa con una o sole due persone a bordo non è in grado di riprendere la navigazione, sarà costretto a sbarcare queste due persone, nessuno potrà dire che queste due persone siano state boicottate ».

In questa inaudita minaccia di boicottaggio che non può neanche menare il triste vanto di essere profferita a viso aperto, ma che cerca paludarsi fra gl' ignobili contorcimenti di gesuitiche circonlocuzioni, è il peccato originale con il quale è nata la *Garibaldi*, peccato che nessuna acqua lustrale varrà a detergere.

3.° Quando Luigi Rizzo ha assunto la direzione della Cooperativa, sapeva che la *Garibaldi* — andando nella scìa delle «rosse avanguardie di Pietrogrado» — mirava a confessate finalità comuniste e sapeva a quale coazione si umiliassero i naviganti per assicurarne il finanziamento.

E quando egli parla o scrive di «meravigliosa» opera, e del «fascino» che da essa emana e che l'avvince, io non lo capisco.

Non capisco come un uomo d'onore e di valore, qual'egli è, possa mettersi a capo di un organismo che pone a fondamento della propria fortuna un enorme ricatto fatto a tutta una classe a cui s' impone un giogo che ne fa una massa di schiavi.

Se la *Garibaldi* potesse contare effettivamente sulla spontaneità di tributi e consensi, a che gli obblighi tassativi dei contratti di arruolamento, a che le garanzie, a che il brutale dilemma: pagare o sbarcare?

Titolo d'onore della *Garibaldi* dovrebb'essere quello di far convergere a lei, *in libertà*, entusiasmo e danaro.

E se il suo Direttore è convinto — come dice e scrive — che così è, prenda l'iniziativa per l'abolizione di ceppi che dànno carattere di obbligo a ciò che va fatto con spontaneità.

Senza, per ora, entrare nel merito degli aspetti delle questioni che si riallacciano alla *Garibaldi*, al suo funzionamento, alle sue finalità, può concludersi che, per la regolarità delle cose, pel buon nome della *Garibaldi*, per la dignità di tutti, nei nuovi contratti di arruolamento non è opportuno si inseriscano clausole concernenti la Cooperativa. Anche perchè — al postutto — nessuno può arrogarsi tale diritto.

SALVATORE MAIORANO
capitano macchinista del piroscafo «*Piave*».

***

Signor Direttore del «Giornale d' Italia»,

4.° Invervengo nella polemica fra il dottor Preziosi e la Cooperativa *Garibaldi*, perchè credo dovere imprescindibile di tutti gli uomini onesti portare la propria parola laddove si dibatte una quistione che riveste carattere interessante per la vita della Nazione.

La mia povera e disadorna parola è legittimata dall'essere anch' io appartenente ai marittimi mercantili.

Il dottor Preziosi ha perfettamente ragione quando afferma che i capitali della *Garibaldi* sono dovuti ad un «sistema coattivo di esazione», perchè non solo tutti i naviganti, nolenti o volenti, sono obbligati a versare per la Cooperativa *Garibaldi* una quota di 60 lire per i comandanti e capi macchinisti, 50 lire per gli ufficiali e 45 per i sottufficiali e bassa forza, ma sono altresì obbligati a versare la loro quota che Giulietti vorrebbe ancora trattenuta dagli armatori come prima — tutti i naviganti che non sono inscritti alla «Federazione fra la gente di mare» — perchè non vogliono e non possono sottostare alle imposizioni politiche di una massa amorfa ed ubbriaca di fiele rosso — e ciò in aperto contrasto con lo Statuto della *Garibaldi* che prescrive tassativamente non poter essere soci se non federati.

Nella gran massa i marittimi farebbero volentieri a meno di pagare le quote obbligatorie alla *Garibaldi* perchè in questa non hanno più fiducia, visto che essa, invece di capitalizzare gli interessi dei capitali versati, li spende impunemente nelle elezioni politiche, e forse anche nella lotta odierna fra Giulietti e gli Armatori, senza chiedere preventivamente l'autorizzazione ai soci per *referendum* in modo che tutti possano prendervi parte.

La crisi terribile della disoccupazione fra la gente di mare ha tagliate le entrate della *Garibaldi*, ed ha inaspriti gli animi dei federati che vorrebbero la cessazione di un'agitazione utile esclusivamente ai pochi fortunati che sono naviganti federati, che navigano.... negli uffici della Federazione, e che sono superiori dei pochi che ancora navigano veramente e non hanno preoccupazioni finanziarie.

Del resto ha perfettamente ragione il dottor Preziosi che i più avversi alla *Garibaldi* sono coloro che navigano sulla flotta federale e che se non temessero lo spietato boicottaggio giuliettiano sarebbero i primi ad inalberare il vessillo della rivolta contro la Cooperativa pseudo-sindacale.

Ugo Cipsi, *Macchinista Navale in 1ª*.
Abitante in via Cialdini, 14.

VII.

Una risposta telefonica ed una seconda lettera del capitano Giulietti.

Sommario : 1. Divagazione telefonica del capitano Giulietti. — 2. Sproloquii epistolari e spacconate. — 3. Il circolo della morte. — 4. Giulietti invoca la concordia con un delizioso ragionamento economico. — 5. Risposta a Giulietti perchè il lettore veda « da che parte stanno le divagazioni, gli sproloquii, le spacconate e le.... verità ». Il *deficit* della *Garibaldi* che si vorrebbe far pagare allo Stato. Sfruttamento inaudito.

1.° Il capitano Giulietti telefonava da Genova questa nota al *Giornale d'Italia* :

« L'annunciato e poi svelato mistero del finanziamento della *Garibaldi* non contiene nulla di misterioso. Abbiamo detto che il marinaio ha cominciato a finanziare la *Garibaldi* fino da quando aveva la paga di 275 lire e lo confermiamo. Abbiamo già fatto in succinto la storia dell'agitazione di quel tempo e non è il caso di ripeterci. Diremo solo che all'inizio dell'armistizio l'equipaggio del piroscafo « San Gennaro » dell'armatore Peyrce aveva da 40 a 60 lire di più al mese

degli altri equipaggi. In quell'epoca il piroscafo passò alla nuova compagnia di navigazione « Transoceanica » che voleva sopprimere quel di più da 45 a 60 lire. Da qui il fermo di quella nave. Risultato: quel di più venne esteso a tutti gli equipaggi. Ripetiamo, in quell'epoca il marinaio fra paga, supplemento di guerra ecc. aveva lire 275 al mese. E poichè Preziosi dice il contrario (1) lo sfidiamo a provarlo.

« La gente di mare accettò il consiglio della Federazione di operare il finanziamento della *Garibaldi* con quell' incidentale miglioramento di 45 lire, incidentale perchè, come poi la Commissione reale ha stabilito, il miglioramento definitivo doveva essere alquanto più forte, come lo è stato. E non è vero che sia stata forzata la gente di mare ad accettarlo. Gli armatori non respinsero l' idea della Federazione sia perchè si erano pronunciati in certo qual modo favorevoli dinanzi alla Commissione del dopo guerra presieduta dall'onorevole Pantano, sia perchè l'avevano subordinata all'accettazione da parte degli equipaggi. Tale accettazione risultò da una assemblea di marinai ed ufficiali marittimi di ogni grado e categoria svoltasi a Genova nel salone delle Logge di Banchi in presenza di notaio. La Commissione reale incastrò poi la cosa nel contratto di arruolamento, salvo sempre per l'arruolato il suo diritto di recesso. E gli equipaggi hanno sempre continuato a versare regolarmente la loro quota, il che dimostra che la coattività non vi è stata nè prima nè dopo.

(1) Il lettore cercherà invano dove e quando io ho detto il contrario.

« La storia documentata esatta del finanziamento della *Garibaldi* la diremo in una prossima puntata (1).

« La tabella viveri degli equipaggi è spumeggiante nella dicitura dovendosi tener conto degli usi e costumi di ogni regione d' Italia essendo gli equipaggi composti di elementi di ogni regione.

« L' insinuazione del siluro contro il comandante Rizzo è semplicemente ridicola.

Capitano GIULIETTI ».

2.° A questo fonogramma seguiva la seguente lettera:

Signor Direttore del « Giornale d'Italia ».

Giacchè la polemica è accesa, alimentiamola: corrisponde agli interessi degli uni e degli altri.

I lettori sono abbastanza intelligenti per constatare da che parte stanno le divagazioni, gli sproloqui, le spacconate e le.... verità.

Le squadre assaltatrici di marinai bombardieri, le ribellioni collettive degli equipaggi della *Garibaldi*, gli *invergamenti* delle bandiere soviettiste, gli « infiniti lucri » dei dirigenti la organizzazione marinara, ecc. ecc.: tutta questa roba ed altra consimile è stata dall'avversario in una « pronta risposta » ravvolta nel silenzio.

(1) Questa storia il Giulietti fece. I documenti sui quali si basava erano gli stessi di quelli pubblicati nel cap. V. Naturalmente gli apprezzamenti erano diversi. Per Giulietti tutto è spontaneo da parte della gente di mare nei riguardi della Federazione e della *Garibaldi* !

Evidentemente si è ricreduto. Prendiamone atto e passiamo avanti.

Ci si accusa di avere coi « fermi » danneggiato l'erario pubblico per trecento milioni. Hanno i marinai, come tutti i lavoratori, il diritto di sciopero ? Il « fermo » di una nave è *inferiore* al « fermo » di tutte le navi. Se ciò arreca un danno, questo deve essere pagato da chi lo ha provocato. Rimandiamo i lettori alla lettura degli elogi, pubblicati nella nostra precedente, tributati alla gente di mare dai tre ammiragli Del Bono, Thaon de Revel, Leonardi Cattolica. Perciò quei presunti trecento milioni (si possono vedere i conti ? Quanta esagerazione !) dovrebbero essere pagati da coloro che durante la guerra, per ardente sete di illecito lucro, imboscarono o venderono navi, offesero il loro personale con vergognose e disfattiste lettere di licenziamento, violarono gli organici, lesinarono il pane agli equipaggi, e a traverso la Svizzera e colle Banche fecero quello che tutti sanno. Dire che i marinai hanno danneggiato l'erario dopo quello che essi hanno fatto per il loro Paese e volontariamente, significa dire cosa *insensata*. Anche gli altri hanno combattuto, ma non tutti sono stati, come uomini e lavoratori organizzati, interventisti come gli equipaggi della marina mercantile.

« Quale interesse, domanda l'avversario, hanno i marinai alla loro Cooperativa ? » Alto, solenne interesse, morale e materiale : la *Garibaldi* apre la via alla loro redenzione sociale ed è destinata ad assicurare all' Italia una marina florida e indipendente dai raggiri interni ed esterni dell'Alta banca.

L'avversario chiama i fondi della Federazione marinara « tesoro di guerra» e dice che è « certo che il Giulietti non ha mai dato alcun conto di questo tesoro ». Dichiariamo che Preziosi dice cosa perfettamente contraria alla verità. Chi sarà nel vero ? Scommessa a beneficio degli Orfani della Gente di mare. Di quanto ? A piacimento dell'avversario. Attendiamo « pronta risposta ».

I fondi della *Garibaldi* sono bene regolati e custoditi.

Non è vero che le somme versate dagli equipaggi — e dall'avversario *gentilmente* chiamate *sottrazioni* — sieno versate a fondo perduto. Sono graziosamente (1) imprestate, perchè devono essere restituite. I redditi relativi sono interessantissimi e gelosamente custoditi ed amministrati.

L'avversario constata che la *Garibaldi* è *magnifica* solo per il Consiglio di amministrazione. No, è per tutti : e più particolarmente per il Consiglio perchè, a differenza di quelli delle altre aziende, non prende niente : nessuna medaglia di presenza e nessun dividendo. Preziosi non ci crede e quindi ci allinea insieme ai manipolatori delle Banche. In questo caso fa il loro gioco ; stia dunque attento di non servirli magari a traverso l'errore.

Egli infatti, in molte battute, dimostra di non essere bene al corrente : vuol discutere l'ultimo ed i *precedenti* bilanci della *Garibaldi*.

Di bilanci, con esercizio di navi, la *Garibaldi* non ne ha che uno : l'ultimo, che è anche il primo ; e quindi

(1) Questo « graziosamente » vale un Perù !

niente *precedenti*. Il secondo sarà pronto fra qualche mese.

Egli ci fa anche sapere di essere a nostra disposizione. Ma sì, venga pure a Genova. Lo serviremo a modo.

3.° E veniamo al « circolo della morte » entro il quale dovrebbe consumarsi la *Garibaldi*, perchè essa, secondo l'avversario, « si finanzia o dallo Stato, o dalla marina libera ». In mancanza di ciò, dovrebbe spegnersi. Ad evitare la catastrofe saremmo ricorsi, secondo lui, alla presente agitazione, fatta quindi — ecco la bieca insinuazione ! — non per gli equipaggi, ma unicamente per gli amministratori della Cooperativa. Abbiamo già ampiamente spiegato le ragioni della attuale agitazione. I marinai si battono per non perdere ducento lire di pane al mese, oltre le trecento che a loro sono state portate via nel maggio scorso. Ogni e qualsiasi altra arzigogolatura è un'offesa, che restituiamo senza riguardi.

Nessuno può offuscare questo dato di fatto : la *Garibaldi* è finanziata nè dallo Stato nè dagli armatori, ma dai naviganti : i quali le versano (1) un tanto al mese. E ciò continueranno a fare qualunque sia la loro paga. Col variare del loro trattamento economico potrà variare la quota mensile, ma non il sistema : fulgido principio risultante dalle quintessenze dottrinarie di Mazzini e di Marx completate dall'esperienza.

(1) Evidentemente il capitano Giulietti ha un vocabolario diverso da quello comune a tutti gli italiani : per lui le parole hanno un significato diverso da quello che per noi tutti hanno.

L'avversario afferma anche che, nè la *Garibaldi*, nè la Federazione marinara possono più contare sulla spontaneità dei marittimi. Questa affermazione, benchè falsa, è logica. Se fosse vera si avrebbe sul serio la crisi. In ogni caso, è manifesta la contraddizione in cui è caduto il Preziosi. Se *Garibaldi* e Federazione, per usare i suoi termini, non ne possono più per mancanza di fiducia dei marittimi, vuol dire che il finanziamento della *Garibaldi* non dipende dallo Stato o dagli armatori, come prima egli stesso aveva detto. O prima o dopo deve essersi sbagliato. Si è sbagliato prima perchè il finanziamento della *Garibaldi*, come della Federazione, non dipende nè dallo Stato nè dagli armatori, ma unicamente e direttamente dalla *volontà* dei marittimi che è ancora spontanea, intensa, fresca, viva.

Quali sono le navi che l' Esercizio Navigazione di Stato ha venduto durante la guerra e in periodo di armistizio oltre quelle cedute alla *Garibaldi* ? Ne sono state indicate due : *Pesaro* e *Palasciano*. Sono due navi non da carico, ma da passeggeri ; le aste indette sono andate deserte. Preziosi grida : « Ecco la prova che l' Esercizio Navigazione di Stato ha fatto apposta per conservarle per sè e poi per combinarsi colla *Garibaldi !* » Qui Preziosi diventa sprezioso : sbaglia di centottanta gradi. Quelle aste sono andate deserte, si dice, per il prezzo troppo alto, ma si può invece anche dubitare che sieno andate deserte per fare riavere quelle navi alla Germania. Studi meglio, il Preziosi, le combinazioni armatoriali e non dimentichi che il defunto

armatore tedesco Balin aveva organizzata la marina mercantile su basi internazionali.

L'avversario vuole sapere il nostro piano pratico per lo sviluppo della marina mercantile. Il nostro piano è la *Garibaldi*, intesa non come l' intende lui, ma come è: un sindacato che, alimentato da un encomiabile ed esemplare spirito di disciplina, previdenza e risparmio, dei naviganti, è destinato a creare sicuramente una flotta mercantile italiana, sana sufficiente e libera.

4.° L'avversario insiste nell'affermare che provocatori della attuale agitazione colla Federazione armatori liberi, sono gli equipaggi, colpevoli secondo lui, di avere mancato al contratto di arruolamento. Abbiamo già illustrate le vere ragioni dell'agitazione ricordando che la Federazione armatori liberi è stata proprio quella che, nell'aprile 1921, ha stracciato patti, contratti e delibere, compreso l'arbitraggio, indicati dalla nota Commissione reale e da tutti gli armatori, dalla Federazione marinara e dal Governo accettati e concordati. Col nuovo contratto di arruolamento, che gli armatori hanno imposto, il marinaio è sempre libero di sciogliersi da questo contratto in qualunque momento del soggiorno della nave in un porto italiano. Anche per questo, l'agitazione si svolge su di un terreno legale. Pubblicheremo in un prossimo articolo la motivazione colla quale la Federazione marinara ha evitato, proprio in questi giorni, un gravissimo sciopero generale. L' interesse nazionale, sotto qualsiasi punto di vista lo si

esamini, richiede, specialmente nel campo marinaro e portuario, concordia. Adopriamoci a non inasprire rapporti già abbastanza tesi. E poichè il Preziosi chiude la sua «pronta risposta» con una tabella di numeri capace di far pensare, a chi non è bene addentro alle faccende del mare, che un semplice marinaio prenda al mese lire 1251.90, teniamo a dichiarare che ciò è naturalmente falso. Perchè? Perchè, secondo la volontà degli armatori Parodi e compagni, un marinaio dovrebbe prendere solo 500 lire al mese.

Tutto il resto è fuori posto.

La nave è un'officina mobile, chi c'è dentro segue le sue sorti: viaggia. Quindi bisogna provvedere il necessario per far vivere a bordo l'equipaggio: alloggio, vitto, riscaldamento, cuccette, lavandini, refettori, biancheria, pulizia di questi locali, disinfezione, assicurazione ecc. Ma tutto ciò entra nel preventivo delle spese vive dell'azienda.

Se quello che si spende per il funzionamento della nave lo si fa figurare come spesa per il mantenimento a bordo dell'equipaggio, in maniera da indurre il pubblico, ignaro di certe cose, a credere che ciò che l'armamento spende per il rifornimento ed il mantenimento a bordo dell'equipaggio, viene intascato come salario dal medesimo, si fa della confusione.

Gli armatori mirano a confondere l'opinione pubblica: segno evidente che non si battono per una questione economica. Il far credere che il marinaio guadagni 1200 e tante lire, mentre in realtà gliene vorrebbero dar 500, è cosa che mette bene in evidenza

la mentalità dell'avversario. Dal quale attendiamo la promessa rivelazione del tenebroso mistero che, secondo lui, avrebbe finanziato la *Garibaldi*.

Fin adesso dichiariamo che di misterioso non c'è che il suo sforzo per voler far credere una cosa per un'altra.

Per la Federazione italiana dei lavoratori del mare : G. Giulietti.

Risposta al Capitano Giulietti.

5.° 1. — Ho pubblicato le tabelle del costo mensile di ogni componente la bassa forza degli equipaggi delle navi mercantili. In quelle tabelle risultano distinte: la paga mensile, il caro-vivere, il compenso pei giorni festivi, il lavoro straordinario, la panatica, e l'assicurazione personale di ogni singolo componente l'equipaggio. Ciò porta per ogni semplice marinaio una cifra di L. 1000 a lire 1488 al mese e cioè ad una media di quindicimila lire annue per ogni marittimo di bassa forza.

Giulietti risponde : « non è vero. Gli armatori *vorrebbero* dare al marinaio soltanto cinquecento lire mensili ».

Rispondo io : ignoro le intenzioni degli armatori ; so invece quelle che sono le paghe *effettive* e la *panatica,* e queste non si negano con le.... *intenzioni* degli armatori. Dica Giulietti se quelle tabelle sieno effettivamente praticate oppure no ; altrimenti *i lettori saranno abbastanza intelligenti per constatare da che parte stanno le divagazioni, gli sproloqui, le spacconate e le.... verità.*

2. — Io ho stampato il *menu* del vitto distribuito ai marinai.

Giulietti che cosa risponde nel fonogramma inviato al *Giornale d' Italia* su riportato ? Risponde che l' Italia è nord, sud, alpi, valli, neve e sole. Sentite che risponde Giulietti : « La tabella viveri degli equipaggi è spumeggiante nella dicitura dovendosi tener conto degli usi e costumi di ogni regione d' Italia essendo gli equipaggi composti di elementi di ogni regione ».

Rispondo io : dica Giulietti se sì o no il *menu* da me pubblicato è quello *praticato* a bordo nei riguardi dei marinai ; altrimenti *i lettori saranno abbastanza intelligenti,* ecc., come sopra.

3. — Giulietti dice : « Ci si accusa di avere con i *fermi* danneggiato l'erario pubblico per trecento milioni ».

Rispondo io : *Ci ?* È la Direzione Generale della Marina mercantile che te lo dice, amico Giulietti. Come lo so ? Lo so come lo sanno tutti, perchè la Direzione in parola l' ha fatto pubblicare su *La Rivista Nautica.*

Ma, va' che già lo sai. Sai benissimo cioè che le quote mensilmente rimesse dagli armatori nelle casse della Federazione e in quelle della *Garibaldi* (ho detto *rimesse* dagli armatori e non, come dice Giulietti, spontaneamente *versate* dalla gente di mare) sono andate a danno del tesoro pubblico. E sai pure che l'arma dei *fermi* è l'origine sola e vera del patrimonio della *Garibaldi.* E mi dica Giulietti : a quale colossale cifra am-

montano le quote *direttamente* e *spontaneamente* versate dalla gente di mare all'epoca della vertenza del «*San Gennaro*», prima cioè che gli armatori facessero da esattori coatti ?

4. — Giulietti dice : «di bilanci con l'esercizio di navi, la *Garibaldi* non ne ha che uno : l'ultimo, che è anche il primo ; e quindi niente precedenti ».

Rispondo io : la *Garibaldi* come Cooperativa deve avere bilanci almeno da quando i marinai della *San Gennaro* cominciarono a versare *spontaneamente*. I risultati del bilancio con l'esercizio di navi li illustrerò io presto, sfogliando appunto quell'unico bilancio fin'oggi reso. Bilancio che ho qui con me e che perciò non ho bisogno di andare a cercare a Genova dove mi offre cordiale ospitalità capitan Giulietti. Annunzio intanto ai lettori che quel bilancio unico rappresenta il colmo della perfezione cui possa giungere un bilancio, se è vero che un bilancio in tanto e più perfetto in quanto ha minor numero di voci.

Intanto, solo per sgomberare il terreno, mi dica Giulietti se rispondono ad esattezza queste poche cifre che non ho desunte dal bilancio in parola ; e se non rispondono ad esattezza, mi dica le cifre vere per l'anno che va dal giugno 1920 al luglio 1921, per le spese, gli introiti e il *deficit* di ogni singolo piroscafo della *Garibaldi*.

Ecco per ora le mie cifre :

Perdite della gestione dei piroscafi della Cooperativa Garibaldi *che si vorrebbero far pagare al Governo perchè il Sottosegretariato della Marina mercantile promise di rimborsare alla* Garibaldi *i passivi delle navi :*

Piroscafo	Spese	Introiti	Deficit
Luigi Rizzo	5,832,580.99	3,943,597.19	1,888,989.80
G. Mameli	4,381,122.62	3,073,524.94	1,307,597.68
Mazzini	4,693,121.18	2,750,954.07	1,942,167.11
Pietro Gori	4,358,415.40	1,503,371.64	2,855,043.76
Andrea Costa	3,120,342.23	2,259,007.41	861,334.32
Totale	22,385,582.42	13,530,455.25	8,855,127.17

In attesa della risposta di Giulietti, anche qui *i lettori saranno abbastanza intelligenti*, ecc., come sopra.

5. — Giulietti afferma : «Nessuno può offuscare questo dato di fatto : la *Garibaldi* è finanziata nè dallo Stato nè dagli armatori, ma dai naviganti ; i quali le versano un tanto la mese ».

Sono dolente di dover offuscare questo dato di fatto e di dover dire che è Giulietti colui che offusca la verità. La quale verità è precisamente quella da me esposta nel capitolo 5° di questo libro sulla base dei verbali della famosa Commissione mista ; verità che ho riportato a pagina 305 del volume edito dalla Casa Laterza di Bari sotto il titolo *Il Cooperativismo rosso Piovra dello Stato.*

Giulietti dice, lanciando una scommessa a favore degli orfani della gente di mare, che egli ha dato i conti del *tesoro di guerra* e cioè dei fondi della Federazione della gente di mare.

Rinunzio a domandare a chi e sopratutto con qual metodo furono resi. Gli credo sulla parola; in ricompensa Giulietti ci faccia sapere gli estremi di quei conti e cioè: attivo, passivo, spese di amministrazione, interessi. Aspetto dunque le cifre.

6. — Giulietti dice: «Il piano della *Garibaldi* è quello di un Sindacato alimentato da un encomiabile ed esemplare spirito di disciplina, previdenza e risparmio dei naviganti, è destinato a creare sicuramente una flotta mercantile italiana sana, sufficiente e libera».

Rispondo io: del suo piano sinora è realizzata soltanto questa parte: una dittatura di una minoranza della gente di mare animata da un non encomiabile e non esemplare spirito di sfruttamento dello Stato, che ne alimenta la finanza, degli armatori che si terrorrizzano con i *fermi*. Tutto questo è fatto in combutta con le cooperative degli scaricatari del porto le quali alla loro volta fanno anche opera di sfruttamento dei veri lavoratori.

Voglio qui dare una tabella dalla quale vedesi che alle cooperative sono pagate somme quasi sempre doppie e talvolta triple di quelle che percepisce, attraverso le cooperative stesse, il vero lavorante scaricatore di cui la schiena suda dalla fatica: gli avventizi lavorano e lo sfruttamento da parte delle cooperative si compie.

Ecco la tabella:

Tariffa merci che vengono scaricate dai facchini della Lega «Ponte Colombo» (per tonnellata):

TABELLA

	Paghe ai facchini date dalla cooperativa	La cooperativa invece percepisce	Misura dello sfruttamento
Minerale	7.—	14.20	7.20
Barili	3.35	6.80	3.45
Cilindri soda caust.	3.10	9.—	5.90
Orzo	3.90	5.65	1.75
Salnitro	3.40	6.20	2.80
Sacchi colsa	3.80	6.20	2.40
Minerale bianco	3.35	14.20	10.85
Rottame ferro	3.10	9.—	5.90
Granturco	3.10	6.60	3.50
Sacchi semi	3.10	5.65	2.55
Sacchi semi	2.10	5.80	3.70
Ghisa	3.10	5.20	2.10
Tabacco in botti	3.50	4.90	1.40
Cilindri solfuto	5.10	8.—	2.90
Bande stagnate	3.65	12.—	8.35
Maselli in ferro	3.10	4.20	1.10
Conchiglie	2.80	8.20	5.40
Macchinario	1.70	2.10	0.40
Barili catrame	2.50	7.80	5.30

La legga Giulietti questa tabella; se la studi, e poi concluda — ed io sarò d'accordo con lui — che i *lettori sono abbastanza intelligenti per constatare da che*

parte stanno le divagazioni, gli sproloqui, le spacconate e le.... verità.

E mi dica Giulietti se è mai esistito al mondo e se egli conosca capitalista, padrone, fazendeiro, boss, negriero che abbia mai in misura consimile sfruttata la povera gente.

Questi sono dati di fatto che vanno confutati con altri dati di fatto, e non con «i fulgidi principii risultanti dalla quinta essenza dottrinaria di Mazzini e di Marx completate dall'esperienza ».

Tutto questo è certamente materiale *fulgido,* ma che per ora a noi non è dato conoscere perchè, insieme al sole dell'avvenire, è ben regolato e custodito — accanto ai fondi della Cooperativa *Garibaldi* e della Federazione della gente di mare — nella cassaforte della quale Giulietti tiene le chiavi.

VIII.

Botta e risposta a proposito di una terza lettera del comandante Rizzo.

Signor Direttore del « Giornale d'Italia ».

Di passaggio da Roma, leggo nel suo giornale la polemica sulla *Garibaldi.*

Ritengo necessario dar subito il chiarimento sul bilancio dal Preziosi richiesto al capitano Giulietti :

1°. Ringrazio il Preziosi per l'elogio fatto del bilancio 1° gennaio-31 dicembre 1920 ; ringraziamento dovuto non per l'ironia della prosa ma per il fatto che i chiarimenti richiesti dal Preziosi riguardano le cifre non del bilancio della *Garibaldi* ma per un periodo diverso ed ulteriore.

2.° Assicuro che le cifre del Preziosi per il periodo giugno 1920-luglio 1921 sono *errate.*

Mi spiego : Pur non avendo innanzi le cifre esatte, posso confermare che la voce *spese* è nel complessivo (lira più lira meno) *esatta.*

È *errata* la voce *introiti* in quanto le cifre ivi elencate possono rappresentare denari entrati materialmente in cassa. Vi mancano i noli dovuti dallo Stato, liquidati *ma non pagati* essendo buon costume dello Stato pagare dopo parecchi mesi e dopo che il creditore ha esauriti tutti i mezzi pacifici e violenti necessari. *Tali crediti, aumentati dei denari incassati, superano, anche per il periodo citato dal Preziosi, la cifra delle spese e così scompare la colonna* deficit *e con questo l'effetto della prosa.*

Il dott. Preziosi che ha pubblicazioni di carattere finanziario si è lasciato sfuggire una cosa importante che diminuisce di molto gli introiti. Eppure s'egli ha documenti dai quali ha ricavato esattamente il totale delle spese non doveva essergli difficile dagli stessi documenti rilevare esattamente le entrate.

L. Rizzo.

Non ultima stroncatura.

Mentre il capitano Giulietti non risponde a nessuno degli interrogativi precisi da me elencati ecco che rientra in scena con una breve lettera polemica il comandante Rizzo per discutere solo il paragrafo 4° della mia replica.

Intanto prendo atto che non si risponde :

a) sugli stipendi e panatica della gente di mare ;

b) sul «menu» ;

c) sui 300 milioni di danni causati all' Erario ;

d) sulla non spontaneità dei versamenti da parte della gente di mare ;

e) sui conti della Federazione che sono disposto a riconoscere che sono stati resi, ma aspetto le cifre richieste ;

f) sullo sfruttamento fatto a danno degli scaricatori del porto.

Ciò premesso discutiamo il paragrafo 4° col comandante Rizzo.

Io domandavo :

«Intanto, solo per sgomberare il terreno, mi dica Giulietti se rispondono ad esattezza queste poche cifre che non ho desunte dal bilancio in parola ; e se non rispondono ad esattezza mi dica le cifre vere per l'anno che va dal giugno 1920 al luglio 1921, per le spese, gli introiti e il «deficit» di ogni singolo piroscafo della *Garibaldi.*

«Ecco intanto le mie cifre :

Perdite della gestione dei piroscafi della Cooperativa Garibaldi *che si vorrebbero far pagare al Governo perchè il Sottosegretario della Marina mercantile promise di rimborsare alla* Garibaldi *i passivi delle navi :*

Piroscafo	Spese	Introiti	Deficit
Luigi Rizzo	5,832,580.99	3,943,597.10	1,888,989.80
G. Mameli	4,381,122.61	3,073,524.94	1,307,597.68
Mazzini	4,693,121.18	2,750,954.07	1,942,167.11
Pietro Gori	4,358,415.40	1,503,371.64	2,855,043.76
Andrea Costa	3,120,342.23	2,259,007.41	861,334.32
Totale	22,385,582.42	13,530,455.25	8,855,127.17

Ora perchè la risposta del comandante Rizzo possa avere un valore, non basta dire : questa cifra è esatta,

quell'altra no. È necessario invece che ci si offra la cifra *esatta* per ogni cifra *inesatta* da me data; e ci si facciano conoscere quelle *altre cifre* che hanno la virtù miracolosa di far scomparire la colonna del *deficit*.

Intendiamoci: queste ultime cifre potranno solo avere valore definitivo in quanto siano specificate: e cioè, deve essere detto se si riferiscono ai *noli*, dei quali vogliamo sapere il prezzo, o se si tratta del rimborso del passivo che — dato l'impegno del Sottosegretariato della Marina mercantile — *dovrebbe pagare il Governo*.

Per i bilanci ci vogliono *cifre* e non apprezzamenti; questi io li lascio ai lettori, i quali, come ben diceva il capitano Giulietti, *sono abbastanza intelligenti per constatare da che parte stanno le divagazioni, gli sproloqui, le spacconate e le.... verità*.

IX.

Una terza lettera del capitano Giulietti.

Sommario: 1. Le sgonfiature del Capitano. — 2. Faccia fresca cooperativistica. — 3. L'ultimo argomento giuliettiano: l'insinuazione.

Signor Direttore del « Giornale d'Italia ».

1.° Questa polemica è stata accesa dal dott. Preziosi con un primo articolo aspro e gonfio di accuse. Abbiamo risposto telegraficamente per avvertire che lo avremmo sgonfiato. Egli ci ha risposto con arroganza; ma poi si è indebolito sotto il peso delle accuse ritirate, nonostante che, come arma giornalistica, la polemica si svolga per noi in condizioni di inferiorità, il *Giornale d'Italia* pubblica le nostre risposte con un certo ritardo (1). Le puntate avversarie figurano pronte, mentre

(1) È inutile dire che neppure questo argomento polemico risponde a verità. Io ho sempre, nella stessa giornata in cui è pervenuta l'epistola di Giulietti, data la mia immediata risposta.

invece sono stiracchiate dopo parecchi giorni di lambiccamenti cerebrali sulle nostre cartelle passate a Preziosi prima che in tipografia. Egli, a corto di validi argomenti, ricorre disperato a penosi diversivi sforzandosi d'innestare sulla questione marinara quella dei porti.

Non c'entra. Misere divagazioni, come quella del *menù*, che era ed è fuori discussione. Se egli, Preziosi, ci avesse attaccati per la tabella viveri, o per i «fermi», o per il desiderio di conoscere o di toccare i conti e i fondi dell'organizzazione marinara, non gli avremmo nemmeno risposto. Le gravi vertenze in corso non sono originate dal *menu*; i danni dei «fermi», quanti e quali possano essere, spettano a coloro che hanno sempre diffamato, angariato la gente di mare e asservita la marina mercantile allo straniero, i conti di un'azienda non si distendono mai sotto il naso di estranei «disinteressati» come il Preziosi.

Infatti, egli ha lanciato queste accuse:

a) squadre di marinai armati di bombe per assaltare le navi;

b) infiniti lucri dei dirigenti l'organizzazione marinara;

c) «invergamenti» di bandiere soviettiste;

d) denari della *Garibaldi* spesi nelle elezioni politiche;

e) nessuna resa di conti federali (non a Preziosi) ma ai soci della Federazione dei lavoratori del mare;

f) l'agitazione in corso sarebbe fatta unicamente per il Consiglio d'amministrazione della *Garibaldi*;

g) l'esercizio delle navi della *Garibaldi* — riferendosi ai noli incassati o da incassare per un determinato periodo — sarebbe passivo.

Queste le accuse, che, se vere, sarebbero abbastanza pesanti. Se non vere, costituiscono, senza dubbio, una lucentissima prova della «preziosa correttezza» del dott. Preziosi.

Abbiamo dichiarato che quelle accuse non sono vere, e lo riconfermiamo.

2.° Per le prime cinque egli stesso, Preziosi, lo ha riconosciuto, o col prendere silenziosamente atto delle nostre smentite, o col ritirarsi in disordine fra pietosi giri di parole come ha fatto per i conti federali e per le presunte spese elettorali.

Per la sesta accusa non ha più aperto bocca quando ha saputo che per il Consiglio di amministrazione la *Garibaldi* non spende niente: nessuna medaglia di presenza e nessun dividendo.

Per la settima, il comandante Rizzo ha dichiarato che le cifre pubblicate dal Preziosi sono incomplete. La colonna introiti ne contiene solo una parte. Quella mancante — riferentesi a noli e al periodo citato — supera il *deficit* che il Preziosi vorrebbe fare risultare, mentre in realtà esiste una rimanenza attiva e non passiva.

Ciò rivela a sufficienza la «preziosa lealtà» del dott. Preziosi.

Incalzato dalle smentite egli si è rifugiato in cucina nella speranza di fuorviare, con una artificiosa discus-

sione culinaria, l'attenzione del pubblico dalle infondate accuse che egli aveva lanciato roteandole con fare spavaldo.

3.° Ma perchè Preziosi s'è ridotto a tanto? Le cantonate o scantonate « facilone », come quelle da lui prese o fatte in questa polemica, inducono a tristi riflessioni e spingono a chiedergli non il bilancio della sua rivista, i conti delle sue aziende, la spesa e la varietà del suo *menù*, ma i nomi e gli interessi di coloro che lo hanno incoraggiato a disprezzare la *Garibaldi* a offendere lo spirito di sacrificio degli equipaggi e il loro ardente desiderio di dare all' Italia una marina mercantile florida e libera dai raggiri dell'alta banca.

Questa nostra curiosità è legittimata anche dal fatto che egli, Preziosi, mentre ha trovato il tempo per accanirsi, con elementi svariatamente errati, contro la magnifica Cooperativa *Garibaldi*; tace, come color che son di sasso, circa le complesse e gravi operazioni che durante la guerra e dall'armistizio in poi sono state fatte, nel campo della marina mercantile, da quell'armamento per il quale oggi egli si intenerisce e si interessa tanto.

Ci dica senza diversivi, per quale « vera » ragione egli si è lanciato a capo fitto contro i combattenti del mare e la loro *Garibaldi*.

In attesa della risposta torniamo a dichiarare che solo la *Garibaldi* potrà dare e darà ai veri italiani una marina mercantile sana, disciplinata e indipendente da influenze bancarie sia nazionali che estere.

G. GIULIETTI.

X.

Una sfida che il capitano Giulietti non accetta.

SOMMARIO: 1. Contro i diversivi e gli sproloquii. — 2. I veri punti della polemica. — 3. E seguiamo il capitano Giulietti anche sulla via delle divagazioni. — 4. Una sfida contro una insinuazione. — 5. La purità del capitano Giulietti e la sua precipitosa fuga.

1.° Il capitano Giulietti è un polemizzatore *sui generis*; della categoria di coloro che fanno affidanza sulla facilità a dimenticare da parte del pubblico. Ed è tale e tanta questa affidanza che il Giulietti si lamenta del fatto che io sono in condizione di dargli immediata risposta.

E qualifica questa: una *sua* condizione di.... inferiorità in cui lo ha messo il *Giornale d' Italia* che pur pubblica ogni suo diversivo. Perchè la realtà è solo questa: ogni lettera del Giulietti, non esclusa la su riportata, è un diversivo e una divagazione. In sostanza egli si duole pel fatto di trovarsi di fronte a chi sa aiutare il pubblico a non dimenticare.

Intanto premetto che Giulietti non risponde ai precisi e telegrafici sette interrogativi da me rivoltigli.

Ripeto gli argomenti di quegli interrogativi:

a) sugli stipendi e panatica della gente di mare;

b) sui « menu »;

c) sui 300 milioni di danni causati all' Erario;

d) sulla non spontaneità dei versamenti da parte della gente di mare;

e) sui conti della Federazione che sono disposto a riconoscere che sono stati resi, ma aspetto le cifre richieste;

f) sullo sfruttamento fatto a danno degli scaricatori del porto;

g) aspetto in fine le cifre *esatte*, in rettifica delle cifre *inesatte* da me date sulle perdite della *Garibaldi*; perdite che dovrebbe pagare il Governo.

Aggiungo che Giulietti non dice una sola parola di confutazione per quella lettera del capitano Maiorano il quale, nella sua qualità d'interessato, ha dimostrato, come due e due fanno quattro, che il contributo della gente di mare alla *Garibaldi*, *non è spontaneo* ma *imposto coattivamente*.

Dal che si vede che Giulietti in questa sua replica ha voluto parlare di altro.

2.° E seguiamolo anche in questa nuova divagazione.

Non è vero che io mi sono occupato della Federazione e della Cooperativa *Garibaldi* per lanciare le sette accuse elencate da Giulietti.

Basta leggere i miei scritti e anche solo il primo,

per vedere che la base della mia dimostrazione poggia su questi precisi punti:

1. La Cooperativa *Garibaldi* è l'esempio tipico di una organizzazione politico-sindacale il cui elemento personale coincide con quello della Federazione della gente di mare con fine sociale unico e con fonte unica di capitale, il quale non è costituito da rimesse *spontanee* degli iscritti.

2. Le spese maggiori dell'azione sindacale e il contributo maggiore nelle casse della *Garibaldi*, per effetto della applicazione retroattiva del contratto-tipo, *a traverso gli armatori, gravarono sul pubblico erario*.

Infatti fino al luglio del 1920 il tonnellaggio nazionale era requisito dallo Stato, questo perciò rimborsava gli armatori delle spese di gestione.

3. Dai dati raccolti dalla Direzione generale della Marina mercantile, risulta che i « fermi » del capitano Giulietti hanno toccato la cifra di 10 mila giornate, con una perdita pel tesoro pubblico di 300 milioni.

4. La organizzazione marinara è diventata, nelle mani del capitano Giulietti, un prepotente organo di dittatura personale che porta alla distruzione della marina mercantile italiana e alla rovina degli interessi stessi della gente di mare.

5. La cessione delle cinque navi fatta dall'on. Nitti alla *Garibaldi* ebbe per base un contratto a tutto danno dello Stato che continua ad essere il prezioso cliente della *Garibaldi*.

Questi i punti essenziali della polemica, dalla quale si deduce che lo Stato italiano ha favorito il sorgere e favorisce il prosperare di un organismo, la cui azione

si converte in opera di dissoluzione dello stessso Stato favoreggiatore.

I commi elencati dal capitano Giulietti sono circostanze sulle quali io non ho *basato* la polemica : tanto è vero che, dato e non concesso, che nessuna di quelle circostanze si reggesse in piedi, resterebbe con ciò forse intaccata la mia dimostrazione ?

3.° Ma io non mi sono rimangiata nessuna di quelle circostanze, nei termini però in cui io le ho esposte e non in quelli in cui Giulietti le espone. Perchè il mio contraddittore ha questa non invidiabile facoltà di far dire all'avversario anche quello che non ha pensato. E questo ebbi modo di dirlo anche al comandante Rizzo quando, ripetendo le mie parole — proprio a proposito delle elezioni — dissi che io assumo la responsabilità di quello che dico, e non di quello che Rizzo e Giulietti dicono che io abbia detto.

Ma io voglio rispondere anche dettagliatamente su queste circostanze :

a) Nel processo pendente dinanzi al Tribunale penale di Genova dimostri Giulietti che l'accusa dell'assalto con bombe a mano è falsa ;

b) in quanto agli infiniti lucri dei dirigenti l'organizzazione, favorisca Giulietti dirmi di che cosa campano lui e i suoi accoliti ;

c) invergamenti di bandiere : ma se è un fatto di pubblico dominio. All'epoca, per esempio, della occupazione delle fabbriche non solo le navi, ma fin la stazione radiotelegrafica di Genova erano pavesate di bandiere rosse ;

Ho proprio qui, ad esempio, una dichiarazione firmata dalla quale risulta: « nel novembre u. s. il piroscafo *Luigi Rizzo* appartenente alla Cooperativa *Garibaldi*, giunse all' isola della Maddalena carico di carbone per quei depositi della R. Marina, immediatamente sfoggiò al suo albero di maestra un gran bandierone rosso (in omaggio forse alla Camicia Rossa del grande Eroe ?) e l'equipaggio si recò in gruppo, ingrossato dai pochi comunisti locali, a schiamazzare nella piazza Umberto ove risiede il Comando M. M. emettendo grida di *Viva Lenin, Viva la Russia, Viva il Comunismo* ecc. ecc. portando così in quell' isola tranquilla e altamente patriottica e che i pochi professionisti locali del socialismo e del comunismo ancora non sono riusciti a contaminare, il *grandioso spettacolo* della bandiera rossa e delle grida incomposte e antipatriottiche » ;

d) pei denari per le elezioni ho già risposto al comandante Rizzo ;

e) resa di conti non da farsi a Preziosi. Giusto, ma si han da pubblicare per rispondere alla gente di mare che non sa di queste rese di conti ;

f) la sesta accusa è un sogno del cap. Giulietti ;

g) in quanto al passivo della *Garibaldi* aspetto sempre quelle famose cifre che dovrebbero avere la virtù miracolosa di far sparire quel *deficit* che si vorrebbe — non per noli — far colmare dal Governo.

Quindi niente cantonate, nessun artifizio, nessuna accusa ritirata e sopratutto nessuna divagazione da parte mia.

E poi, l'avete detto voi Giulietti : i lettori sono ab-

bastanza intelligenti per constatare da che parte stanno le divagazioni, gli sproloqui, le spacconate e le verità.

4.° Ed avrei finito ; ma Giulietti vuole, a traverso la reticenza, sapere quale è il mio *menu.*

Gli rispondo subito:

Salvo i giorni di grandi circostanze, negli altri trecento giorni dell'anno il mio *menu* non è quello di Giulietti, neppure quello degli ufficiali di bordo, neppure quello dei sottufficiali, ma quello della bassa forza, cioè dei semplici marinai, con una piccola variante : io non bevo un litro di vino e non fo la grossa colazione mattutina. Del resto siamo pari.

La mia casa ? Eccola qui accanto al mio studio, è aperta a tutti. Rizzo mi ha onorato spesso.

La rivista ? Ecco l'osso duro.

Eppure eccomi a metterla come posta. Essa non è un campo chiuso, così come lo è la cassa della Federazione, ed io posso sempre dare, anche a Giulietti, tutte le spiegazioni.

Dico di più : io sottopongo il bilancio di tutti i dieci anni della rivista la *Vita Italiana,* il mio bilancio personale, il mio tenore di vita all' indagine di un *giury.*

Nominerò nelle dodici ore dopo la risposta di Giulietti il mio rappresentante.

Nulla escludo all' indagine : patrimonio personale, conti correnti, libri di amministrazione, testimonianze.

E se il risultato sarà che utili economici mi abbia portato la *Vita Italiana* nella quale profondo tutto il

mio entusiasmo, metto come posta la cessazione della rivista.

Il *giury* deve pronunziarsi nel termine di due settimane su me e su Giulietti.

Accetta o non accetta Giulietti ?

Ad una proposta di questo genere si risponde con un *sì* o con un *no* : il *ni* significa fuga. Aggiungo che non metto da parte mia nessuna riserva nella investigazione, salvo quella del tempo : subito.

Questo non dev'essere un *giury* che si pronunzia di là da venire.

Il responso del *giury* darà la risposta all'ultima parte della lettera del Giulietti e dimostrerà la vera ragione per la quale ho intrapreso a scrivere anche della Federazione e della *Garibaldi.*

Il Capitano Giulietti non accetta.

Egregio sig. Direttore del « Giornale d'Italia ».

5.° Preziosi risponde alle mie domande con una *scantonata* di carattere personale. Non mi presto al diversivo anche perchè, mentre nella sua azienda egli può fare e disfare ogni cosa a piacimento e senza controllo, io sono giornalmente controllato e giudicato dai compagni che rappresento e che, nei miei riguardi, sono il giurì di tutti i giurì.

Preziosi risponde con settimane di ritardo ; ed ora vorrebbe cavarsela con un giurì incaricato di pronunciarsi su entrambi. Non attacca ! E poi sarebbe per gli avversari un comodo sistema per prendere tempo

e per farlo perdere agli altri. La questione non è fra me e lui, ma fra lui e la organizzazione marinara continuamente assalita dalle sue *malignità.*

Io non ho niente e non posseggo niente; e quindi la sfida, come pomposamente la chiama il *Giornale d' Italia*, cade tutta, come deve cadere, sullo stesso Preziosi che ha, dice lui, una casa ed una rivista con a quale, dico io, diffama la *Garibaldi* e la Federazione marinara. Da qui la domanda rivoltagli — ed alla quale non ha risposto — per sapere in nome e per conto di chi fa questo. Non vada in cerca di questioni o diversivi personali. Risponda invece a quella domanda; e risponda pubblicamente, perchè il vero ed autorevole giurì di questa vertenza non è e non può essere che il pubblico.

A Caprera l'equipaggio del *Luigi Rizzo* è andato a deporre una targa sulla tomba di Garibaldi. Per tutto il resto della polemica basta *constatare* gli sforzi coi quali il Preziosi procura di sfuggire, meglio che può, alle *constatazioni* delle sue svoltate, per avere un' idea della imbarazzante posizione in cui si dimena nel vizioso circolo delle abbastanza numerose reticenze ed insinuazioni.

Come risposta a quanto ha scritto l'aiutante Maiorano pubblichi quello che egli stesso — Preziosi — dice di avere ricevuto da altri marittimi (1).

Fra poco uscirà il bilancio della *Garibaldi*; sarà

(1) Ho ricevuto insulti, minacce e turpiloquio. Questa.... letteratura non turba me e non interessa i lettori. Non l' ho pubblicata per questo.

soddisfacente. Se Preziosi insiste nella presentazione dei suoi bilanci, non ho difficoltà di esaminarli per elucubrare su quanto vi ha scritto. Sarebbe però sempre interessante di sapere come potrebbesi costituire un giurì capace di pronunciarsi su quello che egli, su quei bilanci, non avesse scritto. Per questa parte eventuale, l'unico, capace di dire *tutta* la verità, se la volesse dire, sarebbe Preziosi. Ed è proprio questa *preziosa* verità che la Gente di mare attende da lui e che io, non per me ma per essa, gli ho chiesto nel supremo interesse della marina mercantile e del Paese!

Altro che questioni personali!

La questione è d'ordine generale e nazionale, e gli avversari non avranno tregua finchè non la smetteranno di attentare al funzionamento e allo sviluppo della *Garibaldi*: magnifica organizzazione destinata per il suo statuto e per il suo funzionamento, ad assicurare all' Italia una marina mercantile florida e libera da ogni perniciosa influenza bancaria, sia nazionale che straniera.

G. GIULIETTI

XI.

Uno sguardo al bilancio della « Garibaldi ».

Prendo atto della fuga del capitano Giulietti e rispondo :

I. — È una scantonata tornare a chiedere al capitano Giulietti per la decima volta che risponda ai proposti quesiti ?

Ripeto gli argomenti di quegli interrogativi :

a) sugli stipendi e panatica della gente di mare ;

b) sul *menu* ;

c) sui 300 milioni di danni causati all' Erario ;

d) sulla non spontaneità dei versamenti da parte della gente di mare ;

e) sui conti della Federazione che sono disposto di riconoscere che sono stati resi, ma aspetto le cifre richieste ;

f) sullo sfruttamento fatto a danno degli scaricatori del porto ;

g) aspetto in fine le cifre *esatte* in rettifica delle cifre *inesatte* da me date sulle perdite della *Garibaldi* ; perdite che dovrebbe pagare il Governo.

Scantonata o non scantonata risponda, perchè è lui, la sua *Garibadi* e la sua Federazione che sono sotto processo, per ora dinanzi alla pubblica opinione, domani se Dio vorrà, dinanzi ai magistrati.

2. — Non era Giulietti che diceva essere cosa pubblica i bilanci già dati da parte sua? Ora che li chieggo scappa e pretende di conoscere *soltanto* il mio. Egli non ha niente e non possiede niente. Come vive? E a quel modo che tutti sanno? *Prendo atto della fuga di Giulietti* ed anche per questo i lettori sono abbastanza intelligenti, ecc.

3. — Risponderei con settimane di ritardo. Ci vuole una bella faccia tosta. Le mie risposte sono immediate ed in calce alle sue repliche. Giulietti invece per una risposta che è una fuga ha impiegato sette giorni precisi.

4. — Il bilancio della *Garibaldi,* dice Giulietti, fra poco uscirà e sarà soddisfacente. Speriamolo.

Ecco intanto la situazione patrimoniale della *Garibaldi* del 31 dicembre 1920 presentata all'assemblea del 21 marzo 1921:

BILANCIO DELLA SOC. COOPERATIVA *GARIBALDI*

SITUAZIONE PAPRIMONIALE AL 31 DICEMBRE 1920.

ATTIVITÀ

1. Flotta:		
Piroscafi al netto di deperimento . . .	L. 15,148,084.48	
Scorte di bordo . .	» 1,921,464.31	L. 17,069,548.79
2. Mobilio e spese di impianto		» 292,165.16
3. Deposito c. c. presso Banche		» 10,501,408.12
4. Titoli in deposito presso terzi		» 3,506,500.—
5. Cassa		» 105,180.21
6. Crediti saldi verso agenzie.	L. 1,074,022.21	
Diversi.	» 2,760,937.02	» 3,834,959.23
7. Competenze attive (spese anticipate) . .		» 321,730.85
		L. 35,631,492.36

CAPITALE SOCIALE

Quote di partecipazione versate dai soci a tutto il 31 dic. 1920 .	L. 27,063,768.94	
Quote rimborsate ai soci a tutto il 31 dic. 1920.	» 49,491.47	L. 27,014,277.47

PASSIVITÀ

1. Debiti per fidejussione		» 4,948,500.—
2. Debiti (saldi) verso agenzie	» 265,966.55	
Diversi.	» 2,188,956.66	» 2,454,923.21
Utile netto		» 1,213,791.68
		L. 35,631,492.36

Il Presidente: f.to Giulietti - Il Direttore Generale: f.º F. L. Rizzo - Il Segretario Amministrativo: f.º Dante Tatozzi.

I Sindaci: f.ti Leoni dott. Angelo, Re Ferruccio Ancilotti, N. Aprile, P. Isnardi.

DIMOSTRAZIONE DEGLI UTILI E DELLE SPESE

SPESE

1. Spese di navigazione	L. 16,535,765.50
2. Quota di ammortam. deperimento flotta.	» 269,963.26
3. Spese Amministrazione (tasse e bolli L. 52,235,59)	» 557,385.82
4. Quota ammortamento mobilio e spese di impianto	» 32,462.79
Utile dell'esercizio	» 1,213,791.68
	L. 18,609,369.05

RENDITE

1. Noli, ricuperi, interessi e diversi . . .	L. 18,609,369.05
	L. 18,609,369.05

Il Presidente: f.º G. Giulietti - Il Direttore Generale: f.º L. Rizzo - Il Segretario Amministrativo: Dante Tatozzi.

I Sindaci: f.ti B. Leoni dott. Angelo, Re Ferruccio Ancilotti, N. Aprile, P. Isnardi.

Questo bilancio è seguito da queste osservazioni:

« Ci siamo forgiati l'arma del controllo su quasi tutta l'industria navale marittima.

« Anche dal punto di vista commerciale e industriale l'esperimento è riuscito discretamente.

« Gli utili non raggiungono le cifre che i nostri avversari hanno fatto strombazzare per dimostrare la nostra immoralità.

« Il numero dei crediti azionari rilasciati è di L. 28.000. L'utile corrisponde all'int. del 6 ½ % ».

Gli utili a norma dello statuto sono così ripartiti :

Il 10 % al fondo di riserva	L. 121.379
Il 45 % al fondo rimborso quote	» 546.206
Il 20 % al fondo previdenza	» 242.758
Il 20 % allo sviluppo azienda	» 303.447

A questo.... spartano bilancio facciamo seguire qualche osservazione :

a) Le voci dell'attivo di questo bilancio si riducono a otto e quelle del passivo eloquentemente a due. Chi ci capisce è bravo. La prima impressione che deriva dalla lettura di questo bilancio è che la *Garibaldi* anzichè l'esercizio di navi, abbia altri scopi commerciali; perchè, in confronto dei 35 milioni e mezzo di attivo, il materiale industriale e scorte si riduce a poco più della metà ; questa sproporzione aumenterà enormemente nel secondo annunciato ed atteso bilancio. D'altra parte la Cooperativa ha la bellezza di 14 milioni di depositi in conto corrente e depositi di titoli presso terzi. Circostanza questa che rende la *Garibaldi* stranamente assomigliante ad un monte di pietà o cassa di risparmio.

b) Nulla che parli di stanziamento per assegni e stipendi per impiegati ed amministratori ; per contro vi è una partita di 5 milioni di debiti per fideiussioni. Questa partita noi non sappiamo leggerla perchè non ci rendiamo conto delle finalità per le quali la *Garibaldi* possa fare operazioni di garanzia, nè su quale equivalente obbligazione del garentito la Cooperativa presti le garenzie. Inoltre non troviamo nella partita *attivo* una partita equivalente degli effetti avallati.

c) La somma dell'utile netto corrisponde presso a poco al reddito che la Cooperativa deve ricavare dai suoi capitali liquidi o investiti in titoli al tasso corrente di interesse ; nonchè all'interesse corrisposto dallo Stato alla Cooperativa in aggiunta all'utile industriale sul valore capitale delle navi acquistate dalla Cooperativa.

Questa constatazione c'induce a domandare quale risultato commerciale abbia ottenuto la Cooperativa nella gestione delle navi, perchè il bilancio in esame esclude in modo categorico che dall'esercizio di navi sia derivato un qualsiasi utile alla Cooperativa.

La *Garibaldi* si rivela come una specie di grande collettore di capitali tolti alla industria libera e all'erario dello Stato, e messi a discrezione quasi assoluta di un uomo o di pochi uomini.

Lo scopo commerciale della Cooperativa è semplicemente apparente : è il titolo giustificativo per coonestare la raccolta e la detezione dei capitali i quali a quest'ora dovrebbero ascendere a non meno di 75 od 80 milioni che dovrebbero stare nelle casse della

Garibaldi in attesa che si presenti la occasione propizia per essere impiegati a scopo sindacale. Nel frattempo si moltiplicano, a sistema borghese, gli interessi composti.

Fatta questa constatazione domandiamo se questo fenomeno sia compatibile con tutte le norme del diritto pubblico italiano che regolano la nostra costituzione sociale. La nostra legislazione ha imposto a tutti gli istituti, sia ecclesiastici che civili, un regime di vigilanza e di tutela quando detti istituti si proponevano una raccolta di mezzi economici rivolti ad altro fine che non sia quello della speculazione privata ; perchè il legislatore ha sempre sentito il pericolo che per l'ordine sociale poteva derivare dalla amministrazione arbitraria dei fondi relativi.

La Cooperativa *Garibaldi* in titolo vorrebbe essere equiparata ad una Società anonima commerciale, e quindi affrancata di ogni ingerenza governativa (che non sia la somministrazione delle entrate) ; in realtà essa è tutta altra cosa, e nel migliore degli apprezzamenti è, come ho già detto in altro capitolo, una fondazione a vantaggio della gente di mare.

È manifesta quindi la necessità di esigere per la cosidetta Cooperativa un altro e più proprio ordinamento giuridico.

Il capitano Giulietti non ha il controllo dei soci cooperatori e non ha nemmeno il controllo dello Stato. La sua attività non è impegnata nelle preoccupazioni di una azienda commerciale. Il suo temperamento — come riconoscono anche i suoi migliori amici, non

escluso l'on. Nitti, e come risulta dalla polemica con me — è tutt'altro che rassicurante.

Io credo perciò di porre davanti all'attenzione del pubblico un problema ben grave additando la necessità che la così detta Cooperativa *Garibaldi* sia ricondotta nei limiti di una disciplina e di un controllo e quindi nei limiti della ordinaria responsabilità civile e morale sotto l'autorità dello Stato.

E dopo di questo torni Giulietti a dire che io scantono.

XII.

Come si è chiusa la polemica.

Il *Giornale d'Italia* del 12 febbraio pubblicava il seguente telegramma dell'on. capitano Giulietti al quale faceva seguire il mio commento.

« Preziosi ancora una volta rifiutasi dire per conto di chi conduce la campagna contro l'organizzazione marinara. Avverto che la mia lettera sul *Giornale d'Italia* del 17 corrente comparve sul quotidiano genovese il *Lavoro* dell' 11 corr. Non invoco, ma confido fare giustizia contro chiunque ostacoli o diffami la meravigliosa attività e il nobile spirito di sacrificio della generosa gente di mare, arditamente lottante colla sua *Garibaldi* per l' indipendenza e lo sviluppo della marina mercantile italiana.

GIULIETTI ».

RISPOSTA.

1. — Messo con le spalle al muro, il capitano Giulietti ha perduto ogni via d'uscita. Non dice una sola parola del bilancio della *Garibaldi* ; non risponde ai sei

interrogativi precisi che gli ho ripetuto dieci volte; per contro mi rivolge una domanda che è una insinuazione: «per conto di chi Preziosi conduce la campagna? ». Rispondo subito e senza diversivi: se Giulietti sa che la campagna da me condotta ha un movente che non sia l'interesse del Paese, fuori le rivelazioni. Il *Giornale d'Italia* le accoglierà così come ha accolto tutti i cento diversivi giuliettiani.

2. — Devo appena ricordare che io avevo dato al capitano Giulietti il modo di fare ogni indagine quando scrivevo:

Io sottopongo il bilancio di tutti i dieci anni della rivista, il mio bilancio personale, il mio tenore di vita all'indagine di un giury.

Nominerò nelle dodici ore dopo la risposta di Giulietti, il mio rappresentante.

Nulla escludo all'indagine: patrimonio personale, conti correnti, libri di amministrazione, testimonianze.

E se il risultato sarà che utili economici mi abbia portato la Vita Italiana *nella quale profondo tutto il mio entusiasmo, metto come posta la cessazione della rivista.*

Il giury *deve pronunziarsi nel termine di due settimane su me e su Giulietti.*

Accetta o non accetta Giulietti?

Ad una proposta di questo genere si risponde con un sì *o con un* no: *il* ni *significa fuga. Aggiungo che non metto da parte mia nessuna riserva nella investigazione, salvo quella del tempo: subito.*

Questo non deve essere un giury *che si pronunzia di là da venire.*

Il responso del giury *darà la risposta all'ultima parte della lettera del Giulietti e dimostrerà la vera ragione per la quale ho intrapreso a scrivere anche della* Federazione *e della* Garibaldi.

Giulietti al *giury* preferiva la fuga. E anche per questo i lettori sono abbastanza intelligenti per vedere da che parte sta la verità e da che parte ecc.

3. — La lettera con la quale il capitano Giulietti preferiva la fuga, era senza data. Arrivò a Roma il 16 a mattino. Fu dal direttore del *Giornale d' Italia* consegnata a me alle ore 12; tre quarti d'ora dopo consegnai la mia replica che, insieme alla lettera del Giulietti, fu pubblicata nel *Giornale d' Italia* nella stessa giornata di arrivo. La prova sta nei timbri postali.

4. — Aspetto la *giustizia* che Giulietti dice di voler *fare.* Da parte mia tengo a dichiarare che la indipendenza e lo sviluppo della marina, sono tutt'altra cosa dell'azione dissolvitrice del capitano Giulietti. In quanto alla *giustizia,* questa sarà fatta proprio dalla gente di mare il giorno, non lontano, in cui saprà liberarsi del capitano Giulietti. Chi vivrà vedrà.

XIII.

Riepiloghiamo.

Il silenzio del capitano Giulietti per una rispettiva resa dei conti mi autorizza a far constatare formalmente la fuga del focoso e disinvolto organizzatore della gente di mare di fronte al giudizio dell'opinione pubblica, la quale non mancherà di tener presente che fu proprio il Giulietti che trasportò la questione sul terreno personale. È superfluo ricordare che i vari e precisi punti interrogativi da me posti sono rimasti senza risposta.

Il pubblico intelligente aveva già capito da tempo che cosa significavano, durante la polemica, le invocazioni retoriche di Giulietti all'ombra gloriosa di Giuseppe Garibaldi « marinaio oltrechè eroe », e i riti.... espiatorî degli equipaggi della Cooperativa sulla tomba di Caprera!

Il pubblico meno intelligente comprenderà ora finalmente che cosa significhi il silenzio.

Avevo iniziato i miei scritti sulla *Garibaldi* con intendimento puramente economico-politico: ho raggiunto invece anche un risultato morale.

Nel mese di febbraio u. s. all'Assemblea della Cooperativa a Genova fu soffocato violentemente il diritto di sindacato dei soci sull'andamento dell'azienda; questo fatto rafforza il diritto di invocare il controllo pubblico sull' Ente mostruoso procreato dalla fornicazione di Giuseppe Giulietti e Francesco Saverio Nitti, in un momento tragico della vita nazionale.

Scriveva Enrico Treitschke che la degenerazione dei grossi capitali è pericolosa. Quando questo egli scriveva non conosceva ancora *i patrimoni* delle Cooperative socialiste italiane. Una *pubblica calamità* è oggi il patrimonio del Sindacato giuliettiano, estorto al tesoro pubblico colla connivenza di quel Ministro che autorizzò il contratto tipo di arruolamento per cui lavoratori, armatori e finanza pubblica vennero simultaneamente infeudati all'arbitrio di un despota fuori legge. Poi il medesimo Ministro, l'on. Nitti, *regalò* alla Cooperativa *Garibaldi* cinque navi dello Stato, e peggio ancora, *dei danneggiati dagli atti nemici di ingiusta guerra.* Dico *le regalò, e insisto su questo termine,* perchè la somma sborsata fu di L. 6.250.000 e le condizioni del contratto di noleggio furono tali da lasciar prevedere, secondo le condizioni di mercato del tempo, un utile netto annuo di esercizio di almeno L. 5.000.000 in complesso!

Il regalo era intenzionalmente perfetto e doveva giustificare l'etichetta commerciale della Cooperativa e il carattere professionale della Federazione.

Incapace di vivere fuori della matrice statale, la Cooperativa ha fatto fallimento *commercialmente* parlando. I governi costituzionali (?) le lasciano di fatto

le navi non sue, e riscattano le conseguenze disastrose della gestione passata addossandone il *deficit* al pubblico tesoro e assicurandole, con nuove convenzioni, un utile di percentuale.... sulle spese, anzichè sulle entrate! Ancora ieri il governo dell'on. Bonomi noleggiava per i soccorsi alla Russia l'*Amilcare Cipriani* senza alcuna pubblica gara, a un prezzo otto volte superiore al nolo corrente sul mercato!

La Cooperativa è fallita anche *moralmente,* perchè si regge e funziona contro la libera volontà dei soci.

I *fiaschi* elettorali, prima di Giulietti, poi del comandante Luigi Rizzo, dimostrano a sufficienza il vero stato d'animo della gente di mare a riguardo del suo benefattore....

Con tutto ciò Giulietti possiede, sotto la veste di *Segretario responsabile* della Federazione e di *Presidente* della Cooperativa, un capitale che non dovrebbe essere oggi inferiore ai *cento milioni.* Li possiede, li amministra e tace, mentre la disoccupazione miete largamente nelle file dei «*soci*» «*senza interessi*».

Non la Cooperativa *Garibaldi* è una grande e magnifica cosa, ma l'eterna incorreggibile ingenuità del popolo italiano!

Intanto, come conclusione della polemica e della ripercussione che ha avuto sulla pubblica opinione, il Comandante Rizzo ha già dichiarato di voler restituire all' Erario le cinque navi da carico cedute dal Governo Nitti alla Cooperativa stessa.

Il significato di quest'atto non può sfuggire a nessuno e rappresenta la conferma del successo della campagna.

Speriamo che il Governo prenda immediatamente atto delle nuove disposizioni del Comandante Rizzo e sciolga definitivamente gli ultimi vincoli che stringevano la finanza pubblica con la famosa pseudo-Cooperativa. Speriamo anche che nella liquidazione di questa pendenza, per quanto si attiene al rimborso delle spese eseguite sulle navi per i lavori di riadattamento e di classifica, l'Amministrazione si attenga scrupolosamente al criterio giuridico per cui alla Cooperativa non può toccare, nella migliore delle ipotesi, che la somma minore tra lo speso e il migliorato.

Il Governo non sarà mai messo abbastanza in guardia contro le compiacenze continue usate alla « Cooperativa » dai dirigenti amministrativi della Marina Mercantile.

È bene che il pubblico sappia che la *Garibaldi* ha presentato al Governo un conto di L. 8.500.000 per il regolamento della posizione relativa al periodo anteriore all'annullamento della cessione da parte del Parlamento. Una Commissione burocratica, nominata nell'aprile 1921, ratificò senz'altro questo conto, e a questa Commissione si voleva deferire pure la liquidazione delle spese della gestione per quanto concerneva l'esercizio in detto periodo.

Sembra che il Consiglio di Stato, per una volta tanto sentito in merito dall'Amministrazione, sia insorto contro questo criterio, esigendo una più precisa giustificazione.

Col ritiro delle navi, certamente non sono rimediate le conseguenze della infausta cessione, ma viene a cessare almeno lo « sconcio » presente. L'Amministrazione della Marina Mercantile, dopo l'annullamento della cessione, aveva infatti stipulato una convenzione per la gestione delle 5 navi, per la durata di due anni dal 1921, in forza della quale la Cooperativa riceveva dallo Stato il rimborso di *tutte le spese di esercizio*, più un utile industriale di L. 1.50 per tonnellata mese, più una percentuale a titolo di compenso.

È in base a questa *convenzione di gestione* che la « Cooperativa » tuttora gestisce le navi — nella comodissima, privilegiata condizione di essere al coperto di ogni rischio e di ogni crisi — a spese dell'Erario, mentre, com'è noto, i noli correnti oggi non coprono le spese di esercizio che l'azione sindacale della Cooperativa ha imposto all'armamento italiano.

Secondo la tesi del capitano Giulietti, l'educazione industriale della gente di mare si veniva così compiendo a spese della finanza pubblica e in condizioni di monopolio !

XIV.

Il dovere dello Stato nella questione della « Garibaldi ».

Il lettore che ha seguìto la polemica sulla *Garibaldi* consentirà che io riprenda, in via di conclusione e di riassunto, le fila della mia critica con quel medesimo spirito di esame positivo che mi aveva suggerito lo scritto iniziale che diede luogo alla polemica.

Non ostante gli inconvenienti caratteristici al loro metodo polemico, la discussione sollevata dai due più autorevoli sostenitori della Cooperativa *Garibaldi*, ha giovato moltissimo alla dimostrazione obbiettiva della mia tesi ed ha anzi corroborato di nuovi argomenti le mie prime conclusioni:

La Cooperativa Garibaldi *non è una cooperativa nel senso tecnico della parola, pur avendo assunto la veste giuridica della cooperazione; e tanto meno è una cooperativa, come pretende di essere, ad oggetto commerciale, perchè solo la parte minore delle sue risorse è attribuita e devoluta all'esercizio della navigazione. D'altra parte le sue risorse economiche non hanno origine*

nè nel successo delle sue iniziative mercantili nè nello spirito di previdenza e di risparmio dei suoi associati, ma soltanto in una serie di estorsioni esercitate, attraverso la congiunta Federazione dei Lavoratori del Mare, contro l' Erario dello Stato e, in misura minore, contro l'industria privata e il marittimo federato.

Pessimo industriale, il capitano Giulietti Giuseppe e di una abilità straordinaria, come psicologo e sfruttatore delle situazioni e delle debolezze politiche.

Secondo le ultime notizie il patrimonio da lui accumulato nella cassa della Cooperativa e della Federazione si eleva a circa cento milioni di lire. Questa effettiva potenza finanziaria, che gli consente anche una larga azione per cointeressare alla sua causa posizioni estranee, si aderge su di una «opinione» di potenza politica, che egli sa mantenere e rinforzare, volta a volta, dando a credere agli uomini che stanno al Governo di avere con sè le «masse», e alle «masse» di avere con sè il Governo. Presentemente egli domina sullo sfacelo della marina nazionale da carico e tiene sotto la spada di Damocle le «Compagnie» di linea, colla minaccia di intervenire nella prossima discussione sui servizi marittimi sovvenzionati, ai quali quelle compagnie tengono per più d'una buona o cattiva ragione.

Anche l'arma della legalità è da lui manovrata con pari disinvoltura di quella della violenza.

Dapprima egli strappò coll'esercizio dei «fermi» il Contratto Tipo di Arruolamento, e gli armatori — vili ed ingenui anche se membri della Commissione Reale — consentirono il contratto, lasciarono fare, sapendo che in realtà gli aumenti delle paghe e i contributi mensili alla Federazione e alla Cooperativa li avrebbe pagati lo Stato coll'aumento dei compensi di requisizione. Ora che lo Stato ha dovuto mutare rotta (tranne per le linee «sovvenzionate» che continuano a tutte spese dell'erario), ecco il Giulietti che rinfaccia ai «liberi armatori», i quali si industriano bene o male a navigare, di «mancar fede ai patti giurati» se si accordano cogli equipaggi per ovviare alla tremenda crisi della disoccupazione e ridurre gli oneri dell'esercizio ai limiti del nolo del libero mercato.

Per suo conto l'astuto «cooperatore» si guarda bene in questi momenti dall'affrontare gli esperimenti della realtà. Non ostante tutta la sua squisita filantropia — unico movente della sua azione di organizzatore — egli non si dà affatto pensiero che il 75 per cento dei «suoi» marittimi sia a terra. Potrebbe comprare, armare, gestire navi da carico a suo piacimento e togliere lo sconcio che siano proprio gli stranieri, da lui odiati, quelli che ora vengono a scaricare in Italia tutte le merci di nostra importazione. Ma se ciò facesse, egli dovrebbe al «suo bordo» ridurre e paghe e tabelle di armamento e panatiche e turni di quarto con grave scapito del programma sindacale, salvo a non voler fallire dopo due mesi di esercizio. Quindi Giulietti preferisce *mantenere i principî delle rivendicazioni proletarie nell' ideale, e amministrare patriarcalmente i fondi tesaurizzati quale cassa di risparmio, limitando l'attività marinara della Cooperativa alla comodissima gestione delle navi dello Stato,* per le quali il Governo compiacente dell'on. Bonomi gli ha ac-

cordato il rimborso di *tutte le spese di esercizio* più un utile industriale e un conveniente interesse sul capitale. Col Governo il pericolo di fallire è categoricamente escluso e può trafficare, sicuro del successo, anche il più ingenuo dei mozzi della Cooperativa. Giulietti, per suo conto, fuori di qui non naviga e pretende che nessun'altro possa navigare, a meno che non trovi, come lui ha trovato, il Governo che paga tutte le spese del «contratto tipo e dei contributi mensili».

Tutta l'immensa pusillanimità dell'anima e «borghese» e «proletaria» è in questo modo messa a profitto del capitano Giulietti.

L'IRONIA DELL'ORDINE PUBBLICO.

Non un deputato è stato capace di chiedere al Governo la ragione del trattamento di favore accordato alla Cooperativa *Garibaldi* per la gestione delle celebri cinque navi. Non un senatore ha creduto di rilevare che altre cooperative di marinai esistono in Italia, le quali sono pronte a gestire a condizioni «mercantili» le navi dello Stato, solo che il Governo tuteli la libertà del lavoro.

Il dogma dell'ordine pubblico, dogma ossessionante per i nostri reggitori, pervasi tutti dalla psicologia prefettizia, sui rendiconti della quale regolano la propria «conoscenza del paese», è pure il dogma sul quale Giulietti trionfa e regna.

I principî costituzionali vanno a catafascio. È una presunzione «juris et de jure» che Giulietti rappresenti la gente di mare italiana non ostante che la grandissima maggioranza dei marittimi sia oramai ostile al «condottiero». E in questa presunzione i denari largiti a lui, alla Cooperativa, sono concessi alla gente di mare. Una volta i sussidi e le sovvenzioni dovevano essere accordati mediante apposite leggi del Parlamento. Ora si accordano in via di convenzione tra l'amministrazione pubblica e l'interessato. Così, per convenzione nascosta al Parlamento, dall'on. Nitti furono una volta donate alla «Garibaldi» cinque navi; così per convenzione formalmente tra privati ma in effetto impegnativa per l'erario, fu approvato il contratto tipo di arruolamento coi relativi capitoli aggiunti, a favore della Cooperativa e della Federazione a carico esclusivo dello Stato; così oggi ancora, alla insaputa del Parlamento, con altro contratto stipulato dall'Amministrazione in barba alla legge di contabilità, si assicura alla Cooperativa un altro cespite di lucro, più modesto sì, ma continuativo e con il quale essa ottiene il risultato, moralmente rilevantissimo, di mantenere la finzione di «Cooperativa di Navigazione», mettendosi fuori dei rischi del mercato.

A tutto ciò ha portato l'ossessione dell'ordine pubblico!...

Non importa che questo ordine pubblico voglia dire miseria pubblica e privata, e sopratutto infinita miseria morale e politica!

Pubblica calamità.

Lo Stato si disinteressa in tutti i suoi organi e in tutte le sue leggi pur così minuziose, pedanti e diffidenti, delle sorti di questo ingente capitale, formatosi a spese dell' Erario pubblico, durante il periodo più acuto dell'approvvigionamento del paese; capitale abbandonato alla volontà arbitraria di un uomo, non certo temperato, collocato fuori di ogni controllo e dei soci e dell'autorità nell' impiego del peculio cooperativo e federale.

Si finge di non avvedersi che l'azione e il peso di questo capitale è permanentemente diretto contro gl' interessi generali della collettività e contro lo Stato.

Ho ricordato innanzi che il vecchio Treitschke scrisse una volta che un patrimonio privato può diventare in certe condizioni una «calamità pubblica».

Una calamità pubblica è infatti il patrimonio accumulato dal capitano Giulietti.

È da escludere in modo assoluto che questi pensi a restituire il capitale ai soci, sciogliendo la fittizia cooperativa. È ugualmente da escludere che egli, utilizzando legalmente la Cooperativa, si decida ad investirlo in intraprese commerciali, secondo il normale criterio del rischio e della concorrenza. Escludono ciò e l'inettitudine industriale dell'organismo cooperativo e la tesi socialista sindacale inerente ai presupposti morali dell' Istituto. Non ostante che il Giulietti non debba ai soci nè dividendi nè interessi, egli non af-

fronterà mai l'esperimento della realtà economica, e in ciò avrà buon gioco sempre invocando gl' immortali principî del suo catechismo religioso. I milioni della Cooperativa servono a spaventare il pubblico e a far leva sulla macchina dello Stato per raggiungere altri milioni e successi politici.

Noi dobbiamo prepararci a nuove grandi gesta a prossima scadenza, delle quali non mancano gl' indizi premonitori.

S' impone quindi la questione di massima da me posta allo stesso Giulietti nel corso della polemica.

Bisogna ricondurre immediatamente sotto la sovranità dello Stato la Cooperativa, il patrimonio sociale e federale, *i propositi del Sindacato.*

In tanto secondo la legge vigente, le Cooperative possono assumere le libere e snelle forme loro concesse, in quanto risultino in realtà uno sforzo diretto a dominare la materia economica, secondo un concetto economico. In ispecie, in tanto possono assumere la qualifica commerciale, in quanto effettivamente ed esclusivamente esse facciano atti di commercio.

In fatto è ormai provato che la Cooperativa *Garibaldi* possiede un capitale esuberante ai suoi fini e alle sue capacità industriali. A termini di legge essa può giustificare l' imponenza del suo patrimonio col grandissimo numero dei soci inscritti coattivamente, e coattivamente paganti. Ma finchè solo il reddito di una piccola parte del suo patrimonio è investito o interessato in una *apparente gestione commerciale marittima*, è chiaro che la Cooperativa non è che un patrimonio, che una fondazione, estranea al fine confessato; la

legge quindi è elusa; le forme istituzionali servono solo a procacciare ad una associazione, ad un gruppo, il mezzo di agire e di far denaro, operando non già sulla materia economica, ma sulla materia politica della Società Italiana.

In linea di logica conseguenza giuridica, s'impone adunque la revisione, la rettifica, o la revoca del decreto del Tribunale col quale è stato approvato l'atto costitutivo e lo statuto della « Garibaldi ».

Alla stregua dei due bilanci della Cooperativa è facile dimostrare che lo scopo mercantile cooperativo, o non è mai esistito o è venuto meno, almeno per la quasi totalità del patrimonio. Per il resto di questo patrimonio, la capacità di figurare quale soggetto di diritti dovrà essere subordinata rigorosamente alla erezione in Ente morale, a termini di leggi vigenti sulle fondazioni e sulle corporazioni che hanno finalità sociali di pubblico interesse.

E LA SOVRANITÀ DELLO STATO?

Questo problema della personalità giuridica dei Sindacati politici mascherati in Cooperative, della loro esistenza e funzionamento in rapporto alla sovranità dello Stato, va immediatamente risoluto nel caso concreto della Cooperativa « Garibaldi » la quale, come ho premesso nel mio primo scritto, è «la estrinsecazione tipica, sotto le forme della cooperativa, di una qualunque organizzazione sindacale».

Questo problema è urgente, indilazionabile, per il riassestamento del sistema costituzionale e del sistema economico del paese.

Dopo l'armistizio, sotto l'impero di tendenze disgregatrici, si è voluto di colpo trasportare la produzione sulla base degli Istituti Cooperativi, e ciò proprio nel momento in cui incombeva la crisi generale dei mercati e del lavoro.

Con spaventosa illogicità della paura, i circoli governanti, pur avendo riconosciuto che gli organismi cooperativi non potevano rispondere alle esigenze elementari di una ricostruzione industriale, pensarono di alimentarne artificialmente la vitalità con l'addossarne le spese alla finanza pubblica. Così s'iniziò la cooperazione a finanziamento statale, caratteristica particolare italiana, esplicazione del peggiore socialismo di Stato, mentre si pretendeva di mantenere inalterati agli effetti della finanza pubblica i quadri storici del sistema capitalistico liberale.

Questa assurda, mostruosa operazione, si è battezzata col nome di: *Economia associata*.

La sua conclusione inevitavile e rapida è il disastro.

Naturalmente la Cooperazione non è che il pretesto umanitario, il titolo riabilitativo dei nuovi *speculatori proletari*, artisti della suggestione, industriali della parola, utilizzatori della buona fede pubblica, pescicani del dopo guerra, cento volte più incompetenti e nefasti degli omonimi del periodo bellico

Il capitano Giulietti è il prototipo di questa nuova plutocrazia piazzaiola, il genio inventivo del coope-

rativismo marinaro parassitario e il primo trombone della roboante chiesa socialista italiana.

Sono lieto di aver avuto la fortuna di presentarlo nella sua vera luce alla considerazione e alla riconoscenza del pubblico italiano.

APPENDICE

La inedita relazione sulla « Garibaldi » della Commissione Parlamentare d'inchiesta sulle spese di guerra.

Pubblico la seguente relazione della Sottocommissione D della Commissione d'inchiesta sulle spese di guerra ; *la pubblico per tre ragioni :*

1. *Per dimostrare che non uno dei fatti da me elencati nella polemica con il Capitano Giulietti e il Comandante Rizzo, per quanto riguarda l'opera della* Garibaldi *e i danni arrecati allo Stato, può esser messo in dubbio ;*

2. *Per dimostrare agli italiani che la Cooperativa* Garibaldi *continua a detenere arbitrariamente per debolezza di Governo, in barba alle deliberazioni del Parlamento, cinque navi che son patrimonio dello Stato ;*

3. *Per protestare contro la anormalità della Commissione che, pur avendo da tempo ultimata l' inchiesta sulla* Garibaldi, *si adatta a tenere nel cassetto la relazione invece che comunicarla al Parlamento.*

*La relazione seguente è composta di otto capitoli, dei quali i primi quattro sono di carattere tecnico e gli altri quattro di caratte*r*e politico.*

Sottocommissione D

Relazione sulla convenzione 17 aprile 1920 tra lo Stato e la Cooperativa « Garibaldi ».

Sommario 1. Competenza della Commissione ad esaminare il caso. — 2. I termini del contratto 17 aprile 1920. — 3. Nullità assoluta della convenzione. — 4. Pregiudizio per l'esecuzione di essa arrecato all' Erario Pubblico, alla Cassa Invalidi della Marina Mercantile, al fondo per i danneggiati da atti nemici di ingiusta guerra. — 5. I tentativi per giustificare la convenzione e la esecuzione di essa. — 6. Le illusioni dell'esperimento cooperativo. — 7. L'azione sindacale della *Garibaldi* e i danni da essa arrecati. — 8. Responsabilità amministrative e politiche degli autori e degli esecutori della Convenzione.

I.

Competenza della Commissione ad esaminare il caso.

Il 17 aprile 1920 l'on. Francesco Perrone, Sottosegretario di Stato per la Marina mercantile, autorizzato da una apposita deliberazione del Consiglio dei Ministri presieduto dall'on. Nitti, stipulava la vendita a trattative private con la Cooperativa *Garibaldi* di cinque navi appartenenti allo Stato.

Solo più di un anno dopo, per iniziativa del nuovo Governo dell'on. Giolitti, il Parlamento nazionale era portato a conoscenza del fatto compiuto e chiamato

a pronunciarsi sulla occorrente sanatoria. Il voto della Camera che respinse il relativo progetto di legge ha imposto alla Commissione parlamentare di pronunziare il suo giudizio sul merito della convenzione stessa e sulle responsabilità di carattere amministrativo e politico connesse alla esecuzione della medesima.

L'on. Dante Ferraris, Ministro per l' Industria ed il Commercio al tempo della convenzione, allorquando fu interrogato da questa Commissione volle contestare la competenza di essa ad occuparsi del caso argomentando dai limiti della legge costitutiva della Commissione stessa.

Senonchè, anzitutto deve respingersi siffatta eccezione perchè la convenzione del 17 aprile 1920 implica un contratto con esclusivo e prevalente contenuto patrimoniale stipulato prima della cessazione dello Statuto legale di guerra, a riguardo di materiale acquisito all' Erario per diritto di guerra, contratto che inoltre trae in gran parte la sua pretesa motivazione da benemerenza procacciatasi durante la guerra dalla gente di mare italiana.

Si aggiunga che a propria giustificazione gli autori del contratto fecero ricorso intanto, in contesto dell'atto, ai criteri eccezionali della legislazione di guerra sulla marina mercantile.

II.

I TERMINI DEL CONTRATTO 17 APRILE 1920.

Ecco come si presenta lo stato di fatto relativo alla suindicata convenzione:

La Commissione delle Prede con sentenza 15 aprile e 13 agosto 1919, a termine e per gli effetti dei decreti luogotenenziali 30 maggio 1916 n. 614, 17 giugno 1915 n. 957, 24 giugno 1919 n. 1014, 25 marzo 1917 n. 600, aveva dichiarato legittima la cattura dei seguenti piroscafi di nazionalità germanica:

1.°) *Persepolis*, stazza netta tonn. 2883, varata 1905;
2.°) *Stitzfels* di tonn. 3648, varata 1913;
3.°) *Segovia* di tonn. 3164, varata 1900;
4.°) *Strumfels* di tonn. 3554, varata 1912;
5.°) *Mirza Blumberg*, varata 1909.

Così queste navi erano entrate a far parte del demanio patrimoniale dello Stato, salvo le definitive attribuzioni della Commissione Interalleata.

Come è noto, secondo il principio elementare dell'amministrazione pubblica, fermato in legge fondamentale dello Stato, i beni patrimoniali, e più specialmente le navi, non possono essere alienati senza l'autorizzazione legislativa, (art. 2-13 e seguenti, legge 17 febbraio 1884; art. 10 e seguenti, regolamento 4 maggio 1885; art. 228 del cod. per la Marina mercantile).

Secondo l'art. 430 del Codice civile, i beni patrimoniali dello Stato non si possono alienare che in conformità delle leggi che li riguardano, e la inosservanza di queste leggi è causa della nullità assoluta delle relative ed eventuali stipulazioni.

Ciò pertanto il Governo dell'on. Nitti, con deliberazione del Consiglio dei Ministri, deliberò di vendere senza alcuna previa autorizzazione del potere legislativo e senza nemmeno ricorrere alla formalità del decreto legge, che in quei momenti avrebbe potuto sostituire l'esplicito voto del Parlamento, le 5 navi sopra descritte, e per giunta deliberò di venderle senza nemmeno osservare la procedura dei pubblici incanti quale è imposta dagli articoli 3-4 e 5 della legge sulla contabilità generale dello Stato e dell'articolo 228 del Codice per la Marina mercantile.

La vendita fu conclusa con atto pubblico del 17 aprile 1920 tra il Sottosegretario di Stato della Marina mercantile on. Francesco Perrone e il comandante Luigi Rizzo, direttore generale della Cooperativa *Garibaldi*.

Nel contratto si stabilì la vendita delle 5 navi per complessive 39.075 tonn. di peso morto (T. D. W.) contro il pagamento di lire it. 6.272.410.25, da effettuarsi all'atto di consegna, salvo a liquidarsi a parte, in aggiunta, il valore delle dotazioni di esercizio dei piroscafi. Le navi dovevano essere ricevute nello stato in cui si trovavano.

Nel medesimo tempo la Cooperativa *Garibaldi* si assumeva la obbligazione di noleggiare al Governo per due anni i piroscafi come sopra acquistati, limitatamente

al trasporto delle merci per conto dello Stato e di chi per esso nei viaggi di ritorno, dietro compenso da stabilirsi volta per volta coi criteri del nolo obbligatorio, calcolando tutte le spese a carico dell'armatore, ai prezzi correnti all'atto della fissazione del nolo, aumentato dell'interesse dell'8 %, sul prezzo di acquisto realmente pagato, nonchè di una quota per utili industriali a L. 1.50 per tonn. di portata e per mese.

In nessun caso il nolo così stabilito avrebbe potuto superare i 2/3 del nolo corrente durante il primo anno di noleggio e i 3/4 durante il secondo, dovendosi intendere tale compenso netto per lo Stato da qualsiasi spesa (art. 5 della Convenzione).

« Libera la *Garibaldi* di fare i carichi nel viaggio di « uscita a suo completo vantaggio per i porti di carica- « zione del ritorno e porti viciniori o porti intermedi « di rotta. Per questi carichi per suo proprio conto la « *Garibaldi* avrebbe potuto lucrare i noli del libero mer- « cato. Di volta in volta questi viaggi avrebbero dovuti « essere autorizzati dall'amministrazione a termine del « decreto luogotenenziale 2 aprile 1916 n. 369 (art. 6) ».

III.

Nullità assoluta della Convenzione.

Orbene siffatto contratto era gravemente ed evidentemente lesivo dell'interesse finanziario dello Stato, mentre nel medesimo tempo offendeva i diritti dei terzi quali erano garantiti da precise disposizioni di decreti luogotenenziali e di giudicati irrevocabili.

A norma dell'art. 110 del decreto luogotenenziale 25 marzo 1917 n. 600 « salvo il disposto dell'articolo 104, le navi e le merci confiscate saranno poste a disposizione del Ministero della Marina, il quale provvederà per la loro vendita quando lo ritenga opportuno *secondo le norme vigenti. In ogni caso la quinta parte del valore delle prede sarà devoluta alla cassa degli invalidi della marina mercantile* ».

A norma del decreto luogotenenziale 17 giugno 1915 n. 957, le navi mercantili nemiche sequestrate a termine dell'articolo 4 del decreto 30 maggio 1915 n. 814 dovevano essere requisite e gestite o dalla Regia Marina ovvero da altra amministrazione dello Stato o da Società di Navigazione autorizzata, contro pagamento di nolo mensile corrispondente all'interesse commerciale sul valore reale della nave (art. 5) devolvendosi i noli corrispondenti, mese per mese, alla cassa dei depositi della gente di mare del compartimento marittimo di Genova, in attesa di liquidare alla fine delle ostilità il fondo così costituito tra gli aventi diritto.

Con decreto luogotenenziale 24 giugno 1915 n. 1014 fu poi statuito che il fondo predetto era destinato a indennizzare i cittadini italiani *danneggiati nella vita e nei beni dagli atti di guerra nemici contrarii al diritto delle genti.*

Col medesimo decreto, prevedendosi la eventualità che il fondo come sopra costituito fosse insufficiente, si dichiarava che le navi sequestrate a termini del decreto 30 maggio 1915 sopra citato, *potevano essere confiscate.*

Il giudizio della legittimità della preda, la liquida-

zione dei prodotti e la ripartizione del fondo precedentemente indicato, dovevano essere compiuti dalla Commissione delle Prede.

In virtù di questo decreto precisamente, la Commissione delle Prede, constatata la insufficienza del fondo a pagare tutti gli indennizzi dovuti, *ritenne la legittimità della cattura e della confisca dei piroscafi « Persepolis », « Stitzfelis », « Segovia », « Sturmfels », e « Mirza Blumberg » al fine di destinare le somme da ricavarsi dalla vendita di esse, delle merci e l' importo delle indennità di assicurazione e di requisizione ad incremento del fondo per i suddetti indennizzi.*

A garanzia dunque del diritto di Stato e dei diritti dei terzi, egualmente s'imponeva in ogni modo che la vendita delle navi fosse stata fatta secondo le norme dei pubblici incanti.

È facile dimostrare che per la inosservanza di questa formalità l' Erario dello Stato ed i terzi aventi diritto hanno subìto una perdita di parecchie decine di milioni di lire la quale è ormai irreparabile e per la quale si concreta una responsabilità positiva di coloro che la convenzione del 17 aprile 1920 idearono, conclusero ed eseguirono, senza che essi possano invocare a proprio favore le riserve di « uniforme a regolarizzare la convenzione a termini delle leggi generali dello Stato », riserve espresse nel preambolo della convenzione che ha scoperto in pieno l'opera degli autori di essa.

IV.

Pregiudiziò per l'esecuzione di essa arrecato all'Erario pubblico, alla Cassa Invalidi della Marina Mercantile e al fondo per i danneggiati da atti nemici di ingiusta guerra.

Appena l'opinione pubblica venne a conoscenza della convenzione, si accesero delle polemiche vivaci e fu manifesta la preoccupazione della Cooperativa a dimostrare che con la convenzione stessa essa non aveva tratto alcun lucro successivo. Uguali affermazioni ha succesivamente fatto alla Commissione d' inchiesta, personalmente, il comandante Luigi Rizzo.

Sta in fatto che alla data del 17 aprile 1920 il valore di mercato delle navi da carico aveva raggiunto i suoi massimi. Dagli elementi ricavabili per la piazza di Londra, la quale è veramente il centro delle negoziazioni mondiali di questa materia, risulta che si arriva a quotare il materiale del genere e del tipo di quello ceduto alla Cooperativa *Garibaldi* fino a 1600 lire italiane per tonnellata di peso morto (T. D. W.).

In taluni casi si ebbero per piroscafi da carico transazioni sulla base di 2000 e più lire di nostra moneta (media di aprile 1920 della sterlina da L. 83 a L. 101). Ed è opportuno notare che le navi cedute alla Cooperativa erano tra le migliori della flotta mercantile da carico nemica, solide, complete, costruzione di fattura

prebellica, di quel medio tonnellaggio di portata allora attivamente ricercato sul mercato armatoriale. Dopo la cattura esse erano state quasi tutte gestite dall'esercizio di navigazione delle Ferrovie dello Stato e pertanto, presumibilmente, dovevano trovarsi in condizioni regolari di manutenzione.

Invece il prezzo unitario per tonnellata di peso morto (T. D. W.) ricavato dal Governo e pagato dalla Cooperativa *Garibaldi*, fu precisamente di appena lire italiane 160.

Dagli apologisti della convenzione si è messo avanti che le cifre sopraindicate, esatte per lo stato libero, non potevano valere per le navi italiane e in modo particolare per quelle cedute alla Cooperativa *Garibaldi*, in quanto questa contemporaneamente le aveva vincolate per due anni allo Stato in regime di noleggio speciale.

La seconda parte di questa argomentazione sarebbe facilmente confutabile, giacchè il trattamento risultato dagli articoli 5-6-10 della convenzione non era in sostanza diverso e più grave del sistema del modo obbligatorio allora esteso a tutti gli armatori privati in sostituzione del regime di requisizione.

E sarebbe pure facile dimostrare che le condizioni di limitata disponibilità imposte dalla convenzione del naviglio ceduto alla Cooperativa *Garibaldi*, contrariamente a quanto hanno allegato gli autori del contratto, potevano ben poco influire sul prezzo della vendita, giacchè la clausola in parola si riduceva a quella generica e rituale del trasferimento della proprietà nelle condizioni del titolo del venditore (art. 1 e 2 della con-

venzione) nel divieto di rivendere le navi ai privati (art. 17 idem) e nella facoltà di prelazione al Governo in caso di scioglimento, liquidazione e trasformazione dell' Ente, clausole di cui quindi era ben nota la portata.

Se non che l'addebito meritato dagli autori della convenzione in rappresentanza dello Stato non è solo quello di aver venduto a basso prezzo le navi alla Cooperativa *Garibaldi*, ma di averle vendute in termini di speciali contrattazioni *anzichè a libero mercato secondo le esigenze della legge generale di contabilità.*

Ed è sotto questo punto di vista che ben si può affermare il danno conseguente alla effettuata esecuzione della convenzione, radicalmente nulla, 17 aprile 1920, essere stato gravissimo e irreparabile.

Pochi sono i dati ufficiali relativi ai trapassi delle navi da trasporto seguìti in quel tempo nel mercato nazionale con l'approvazione dell'amministrazione della Marina mercantile. Ma dai pochi elementi relativi ed agli indizi che essi giustificano attesa l' intensità permanente sul mercato delle ricerche di tonnellaggio anche requisito, atteso il discusso convincimento di un prossimo ritorno alla libertà dell'esercizio marittimo e la fiducia diffusa del permanente alto corso dei noli, si può ben ritenere, e con la sicurezza assoluta consentita dalla relatività degli apprezzamenti commerciali, che il Governo avrebbe ricavato con una pubblica gara fra gli armatori nazionali 4 o 5 decine di milioni, almeno, in più di quanto gli fu pagato dalla Cooperativa *Garibaldi.*

Anche il valore assicurato dalla Cooperativa *Garibaldi* si aggira sulle 400 lire italiane per tonnellata

peso, mentre la Cooperativa pagò, giova ripeterlo, semplicemente sulla base di L. 160.

Il pregiudizio così incontrato dagli interessi erariali in genere ed in specie da quelli veramente sacri ad ogni cuore italiano, rappresentati dai danneggiati per atti d'ingiustizia della guerra mondiale, è purtroppo irreparabile nonostante le reintegrazioni che possono ormai effettuarsi in ossequio al voto del Parlamento che rifiutava la sanatoria della convenzione.

Infatti i prezzi di vendita realizzabili nell'aprile del 1920 non lo sono più attualmente, nè mai più prevedibilmente lo saranno in avvenire, in quanto detti prezzi rappresentarono uno dei più elevati dei sopracosti bellici, mentre lo Stato dovrà per molto tempo ancora rinunciare a ricavare un utile qualsiasi dalla gestione delle cinque navi, sia diretta che per tramite della Cooperativa o di altra azienda privata, attese le difficilissime condizioni presenti dell'industria armatoriale italiana.

V.

I TENTATIVI PER GIUSTIFICARE LA CONVENZIONE E LA ESECUZIONE DI ESSA.

La gravità di questa censura relativa al pregiudizio arrecato con la convenzione ad interessi della pubblica finanza fu, ripetiamo, talmente sentita dagli stipulanti che si affacciarono altri argomenti di difesa.

Si disse e si ripetè a questa Commissione che il prezzo delle 160 lire per tonnellata (T. D. W.) fissato a carico della *Garibaldi* doveva considerarsi quale giusto prezzo, in quanto esso corrispondeva al prezzo applicato per l'ammortamento da parte dello Stato dei sopracosti bellici agli armatori privati giusta la tabella B allegata ai decreti luogotenenziali 18 agosto 1919 n. 1149 e 30 1919 n. 502.

Se non che questa maniera di ragionare è del tutto artificiosa in quanto le sopra riferite disposizioni erano applicabili unicamente nella ipotesi di *navi introdotte in aumento del naviglio per nuova costruzione, ricostruzione e acquisto all'estero,* mentre le navi cedute alla Cooperativa *Garibaldi* da un pezzo erano entrate nei quadri della Marina mercantile italiana e per fatto del tutto indipendente dalle benemerenze della Cooperativa *Garibaldi.*

A questo riguardo si è fatto, da parte della Cooperativa *Garibaldi,* un certo sfoggio di motivi demagogici. Si sostenne che non poteva ammettersi una cooperativa di lavoratori in condizioni aziendali inferiori a quelle delle industrie private e si è rilevata così la pretesa pretensione che queste avrebbero goduto dei benefici del noleggio biennale di ammortamento da parte dello Stato.

La realtà è che dei detti benefici, per considerazioni di vario genere, vennero ad approfittare solo 85 navi sulle 164 introdotte nella Marina mercantile nazionale e dopo i decreti denominati dai Ministri Villa e De Nava.

Rispetto agli acquistatori di navi non ammesse a

noleggio biennale e gravati dalla preoccupazione di ammortizzare i sopracosti, la situazione della Cooperativa *Garibaldi*, in base al regime fattole con la convenzione del 17 aprile 1920 era veramente di privilegio. Oggi ancora, finchè non sia completamente annullato il vincolo del noleggio obbligatorio, che questo affermava impostole dal Governo, tale sempre rimane, per ciò che vale a garentirle una clientela continuativa senza la quale essa avrebbe dovuto inesorabilmente addivenire al disarmo, come già hanno fatto quasi tutti i liberi armatori italiani, sui quali sempre incombe l'incognita della rivalutazione delle consistenze patrimoniali ordinata dal regolamento per l'avocazione allo Stato dei profitti di guerra.

Convinti della artificiosità del surriferito ragionamento, l'on. Francesco Perrone e il comandante Luigi Rizzo insieme fecero appello a concetti vigili e suggestivi di opportunità politica e di pacificazione sociale.

Il direttore della Cooperativa *Garibaldi* ha voluto mettere in evidenza il beneficio di una espressione armatoriale compiuta su «cosa propria» dalla gente di mare.

Egli ha assicurato di aver ottenuto, sotto questo punto di vista, dei risultati concreti; ha dimostrato di aver realizzato dell'economia di gestione assai notevole in confronto della precedente gestione tenuta dalla amministrazione statale; ha rappresentato, infine, la serietà degli sforzi da lui compiuti per richiamare la gente di mare ad una coscienza realistica delle difficoltà e dei rischi dell'industria armatoriale.

Di contro l'on. Francesco Perrone e con lui il senatore Dante Ferraris hanno affermato l'urgenza in quel momento di calmare gli animi degli equipaggi in aperta lotta con gli armatori, ed il primo è arrivato ad esclamare davanti alla Commissione che l'articolo del patto aggiuntivo inserito alla convenzione del 17 aprile 1920, — secondo il quale *la Cooperativa* Garibaldi, *consapevole della grave crisi dei trasporti marittimi, volendo e dovendo concorrere pel rapido e migliore assetto della navigazione, s' impegna di apportare tutto il suo contributo di opera e di spirito conciliativo alla soluzione delle contese nate e nascitura* — era esuberantemente compensativo della perdita di ogni maggiore lucro economico, quale avrebbe potuto conseguirsi con la osservanza della procedura regolare per la vendita delle navi.

VI.

Le illusioni dell'esperimento cooperativo.

In linea pregiudiziale non pare ammissibile che pretesi valori politici e sentimentali vengano presi in conto compensativo di effettive perdite finanziarie nella amministrazione del patrimonio nazionale. Norme precise regolano tutto l'andamento della azienda patrimoniale dello Stato, nè ad essa alcuna amministrazione si può sottrarre sotto la scusa dell'opportunità del momento.

Tuttavia la Commissione parlamentare di inchiesta, la quale ha il potere di apprezzare anche il lato politico degli atti che cadono sotto il suo controllo, crede di dover pronunciarsi anche nel merito delle protestate finalità sopra indicate.

In linea di massima non può disapprovare l'intendimento di favorire esperimenti e forme di nuova associazione fra i fattori della economia sociale; alla condizione però che questi esperimenti seguano con l'osservanza nell'orbita del diritto positivo dello Stato e siano condotti in tale misura da non pregiudicare interessi di terzi e da dare sicuro risultato del loro esito.

Siffatte condizioni non ricorrevano perfettamente nel caso della Cooperativa *Garibaldi* e nei termini della convenzione del 17 aprile 1920.

Anzitutto conviene conoscere come effettivamente funziona ed è costituita la Cooperativa *Garibaldi*, creata a Genova il 18 settembre 1918.

Di essa sono soci tutti gli iscritti della Federazione dei lavoratori di mare, i quali ne hanno costituito il capitale, mediante le quote mensili rimesse (in loro nome) alla cassa della Cooperativa dai vari armatori italiani, in aggiunta al 2 % sugli stipendi versati parimenti da loro alla Federazione; sicchè gli eventuali utili sociali non vanno ripartiti soltanto fra gli equipaggi sulle navi, ma fra tutti i marinai inscritti alla Federazione; onde è assai debole la molla, che dovrebbe spingere i marinai, che fanno navigare i piroscafi della Cooperativa, a realizzare il massimo delle economie, a spiegare tutta la loro diligenza per una migliore gestione.

E nella realtà la Cooperativa, nei confronti del personale delle sue navi, non è considerata diversamente da uno degli ordinari armatori privati.

Non si può dubitare della correttezza e della serietà dei propositi coi quali il comandante Luigi Rizzo iniziò il suo nuovo ed arduo compito di direttore della Società.

Tuttavia è manifesto che, nei riguardi dei suoi equipaggi, egli dovette pur rinunciare ad avviarli ad un più rigoroso sistema di economie aziendali mediante riduzioni delle esuberanti tabelle di armamento e restringendo le successive trasformazioni degli alloggi allora imposte ai proprietari delle navi. Egli fu così costretto ad uniformarsi rigorosamente, come un qualunque armatore ordinario, al « contratto tipo di aruolamento »; giacchè i suoi equipaggi non potevano risentire in modo concreto, dato il loro rapporto con la Cooperativa, altra utilità che quella derivante direttamente dal proprio contratto di lavoro.

Sia detto per incidenza: il « contratto tipo » di cui si parla è quello che l'attività sindacale della gente di mare aveva fatto in quel tempo approvare al Ministro De Vito, e che, da questo e dai suoi successori, venne imposto — con intervento arbitrario nella materia dei diritti privati — apparentemente agli armatori italiani, in realtà a danno della pubblica finanza, la quale, atteso il regime perdurante della requisizione, dovette rifondere agli armatori il maggior onere, da esso derivante all'industria della navigazione, dei compensi di requisizione aumentati del 70 % con effetto retroattivo.

In secondo luogo le condizioni di diritto o fatto largite alla Cooperativa con la convenzione del 17 aprile 1920 erano tali da mettere questa fuori delle ordinarie preoccupazioni dell'esercizio armatoriale.

Non solamente la Cooperativa veniva dispensata dalla libera gara nell'acquisto del suo materiale navigante e sollevata così da ogni obbligo di ammortamento del sopra valore di guerra, ma, mediante il noleggio biennale delle sue navi allo Stato, essa veniva pure dispensata da qualla cura per la scelta dei mercati e per la produzione del reddito dove principalmente si afferma e si rivela l'attitudine industriale dell'armatore.

Il risultato dell'esperimento non avrebbe mai potuto così stabilire la capacità della *Garibaldi* a sostenere la concorrenza con le aziende capitalistiche ordinarie.

VII.

L'AZIONE SINDACALE DELLA « GARIBALDI » E I DANNI DA ESSA ARRECATI.

In realtà soltanto nella pressione della forza sindacale, rappresentata dalla Federazione della gente di mare, dagli uomini di governo del tempo considerata quale elemento utilizzabile nel giuoco della competizione politica, va ricercata la causa determinativa della esaminata convenzione.

Nonostante la perentoria affermazione dell'on. Francesco Perrone circa l'importanza del già riferito « patto aggiuntivo », quasi esso potesse rappresentare un surrogato economico del prezzo, lo stesso Onorevole non ha potuto nascondersi come l'impressione proveniente dalla convenzione fosse quella di un atto di mecenatismo politico.

Si è parlato di benemerenze della gente di mare italiana da riconoscere nella persona della Cooperativa, e della necessità di compiere un atto di pacificazione sociale.

Non si vuol discutere se lo stato d'animo della gente di mare risultasse in quel tempo meritevole di rimedi conciliativi. Ben però si può affermare che lo espediente adottato riuscì inefficace a risolvere la situazione con profitto dell'autorità dello Stato e della Finanza pubblica.

La convenzione del 17 aprile 1920 per la patente illegalità, per le condizioni di favore che conteneva, per la urgenza frettolosa con cui fu eseguita, non poteva essere interpretata dalle masse altrimenti che come un atto di debolezza da parte del Governo.

Il famoso patto aggiuntivo esprimente l'impegno alla pacificazione, non era in realtà altro che una clausola sentimentale sprovveduta di azione e quindi priva di efficenza giuridica e pratica.

Lo stato di lotta, apparentemente tra gli equipaggi e gli armatori, effettivamente fra la Federazione della gente di mare condotta dal capitano Giulietti e l'Erario pubblico, si esplicava allora con le operazioni dei « fermi ».

La Commissione ha fatto redigere una statistica di questi «fermi» dal settembre 1918 al 17 aprile 1920, dalla quale risulta che i danni subìti dall'Erario per i compensi di requisizione — corrisposti durante le soste in seguito a «fermo» di navi nazionali requisite dalle pubbliche amministrazioni, e, per i noli a tempo corrisposti durante le soste per il «fermo» di navi estere noleggiate dallo Stato, *liquidati sulla base minima uniforme del compenso di requisizione* — ascendono alla somma di 5 milioni almeno. Ad essa va aggiunto il danno per la mancata utilizzazione del tonnellaggio di proprietà statale oggetto di «fermo», e per la spesa necessaria a sostituire con tonnellaggio estero noleggiato, quello colpito dal «fermo»: danno apprezzabile nella cifra approssimativa di 20 milioni (1).

I «fermi» si iniziarono contro la nave *San Gennaro* nel settembre 1918, proprio nell'atto che essa nave ricadeva sotto il regime di requisizione, col pretesto di ottenere aumento di paga agli equipaggi da parte dell'armatrice società «Transoceanica». Fu la perdita dell'uso da parte dello Stato di 10.000 tonn. per 55 giorni, nel periodo delle maggiori asprezze della crisi dei rifornimenti, e pertanto, al prezzo dei noli liberi concorrenti, di vari milioni di lire, oltre al compenso di requisizione che l'amministrazione dovette fare corrispondere all'armatore in L. 200 mila circa. Esaminata la questione dai competenti organi della amministrazione, si dovette riconoscere in fatti inapplicabile la clausola inserita nelle condizioni generali di requisizione, per la quale il compenso veniva sospeso per il tempo in cui cessava la disposizione della nave, salvo si trattasse di cause di indole specifica al rischio della guerra.

(1) Un successivo accertamento della Commissione d'inchiesta portò la cifra dei danni causati all'Erario dai «fermi» delle navi a 156 milioni, rappresentati dalla somma che lo Stato ha dovuto pagare per compensi di requisizione corrisposti durante i «fermi» stessi e per mancata utilizzazione delle navi. L'accertamento è stato fatto in base al valore medio dei noli in quel periodo.

Si riconobbe che il caso del «fermo», azione sistematica e generale di masse organizzate, non poteva addursi alle proporzioni di una semplice contestazione fra armatore ed equipaggio circa il contratto di lavoro, ma che doveva invece ritenersi come un vero caso di forza maggiore: tra quegli «atti di popolo» i quali, secondo l'espressiva locuzione tradizionale dei contratti inglesi di noleggio, vanno equiparati ai «fatti di Dio, e del Principe» e manlevano la nave noleggiata da ogni responsabilità di fronte al noleggiatore.

La massima fu applicata in questi termini dalla amministrazione in tutti i casi di «fermo».

Il comandante Rizzo ha voluto documentare che in ossequio alla convenzione del 17 aprile 1920, avrebbe emanato a tutte le sezioni della gente di mare, attraverso l'organo competente — la segreteria della Federazione — istruzioni dirette ad evitare controversie nell'equipaggiamento e i conseguenti «fermi».

Quale risultato in fatto abbiano ottenuto queste misure è troppo chiarito dalla seconda parte della statistica relativa, con la quale dall'aprile 1920 dimostrasi una intensificazione del conflitto con un danno

erariale di 3 milioni di lire al minimo per i compensi di requisizione e di 10 milioni circa per il valore d'uso perduto. In questo periodo l'azione anzi della gente di mare assume anche la forma di occupazione violenta a mano armata, di navi battenti bandiera estera capitate nei porti italiani. Nel maggio 1920 tre navi russe, una delle quali la *Drusbaz* noleggiata a tempo dal nostro Governo, furono invase dai federati con bombe a mano e di essa fu preso possesso in nome dell' Unione Marittima Fluviale del Popolo Russo. Gravissimo per questo fatto fu l'allarme del ceto armatoriale nazionale ed estero. Per solo compenso di noleggio durante l'arresto, il Governo fu costituito in debito verso la ditta armatrice del *Drusbaz* di quasi un milione e mezzo di lire.

Di fronte al precedente contegno della gente di mare a pieno detrimento dell'economia nazionale e del credito dello Stato, avrebbero dovuto considerare necessario il riconoscere, tanto in attivo quanto in passivo, la posizione che essi volevano attribuire alla Cooperativa *Garibaldi* di esponente e quasi simbolo di tutta quanta la grande famiglia dei lavoratori italiani del mare.

Posto che la Cooperativa *Garibaldi* si reclutava i suoi soci esclusivamente tra gli iscritti della Federazione del mare, si alimentava coi frutti dell'attività federale a carico degli armatori dello Stato, portava come scopo sociale, accanto a quello della gestione cooperativa, anche lo scopo eminentemente sindacale del «miglioramento economico e morale della gente di mare» (art. 3 dell'atto costitutivo della Cooperativa), il Governo del tempo avrebbe dovuto accettare in tutta la sua portata e in conseguenza il principio da esso posto col riconoscimento della Cooperativa in funzione e rappresentanza della gente di mare.

Invece si parlò soltanto delle benemerenze, chiudendo completamente gli occhi sul lato negativo del fenomeno.

Il decantato patto aggiuntivo era bensì la confessione di una responsabilità a carico della Cooperativa. Ma questa constatazione non arrivò alla sua logica affermazione.

All'on. Francesco Perrone mancò la volontà o l'energia di perfezionare il patto aggiuntivo, convertendolo, quanto meno, in una clausola di decadenza, come sanzione per le eventuali inosservanze della Cooperativa così beneficata.

VIII.

Responsabilità politiche e amministrative degli autori ed esecutori della convenzione.

Al giorno d'oggi i risultati concreti e definitivi dell'operazione condotta il 17 aprile 1920 tra l'amministrazione dello Stato e la Cooperativa *Garibaldi* si rappresentano nella perdita irrimediabile da parte dello Stato, con danno speciale al Fondo per risarcimenti alle vittime di atti nemici ingiusti di guerra, del valore di 40 o 50 milioni almeno; nella necessità di liquidare

con la Cooperativa un' intrigata serie di rapporti relativi alla passata e alla futura gestione di quel materiale, e nelle controversie cui andrà incontro per le pretese già affacciate (per 8 milioni di lire) in dipendenza dei lavori compiuti sulle navi per la classificazione e gli adattamenti degli alloggi.

Degli esperimenti cooperativi nessun risultato.

Se la convenzione del 17 aprile 1920 vuole essere giudicata anche sotto il punto di vista politico, ancora più severa deve essere la censura, in quanto essa convenzione funzionò come sanatoria per il passato, come incentivo per l'avvenire a una linea di condotta della gente di mare italiana quale non poteva essere più pregiudizievole per la pubblica finanza, l'ordine pubblico, l'economia nazionale e il prestigio dello Stato all'estero.

In conclusione, la Commissione parlamentare di inchiesta deve affermare la responsabilità dell'on. Senatore Dante Ferraris, allora Ministro dell'Industria; dell'on. Francesco Perrone, Sottosegretario di Stato per la Marina mercantile, il quale personalmente trattò e concluse la convenzione; nonchè di tutti gli altri membri del Governo Nitti per avere autorizzato la stipulazione di una convenzione intrinsecamente illegittima, lesiva dei diritti dei terzi, evitando le forme che avrebbero richiesto una immediata ratifica del Parlamento, per avere acconsentito l'esecuzione di un patto col quale gli interessi dell' Erario ed il prestigio dello Stato venivano sacrificati a non bene precisate finalità di carattere politico e sociale.

La vera ragione dell'ultimo sciopero nei porti. Chi sfrutta gli operai.

L' Italia è stata nel mese di marzo deliziata dallo sciopero nei porti. Nel *Giornale d'Italia* del 25 marzo, a proposito dello sciopero dei porti, era detto:

« La Conferenza di Genova è un magnifico strumento di ricatto in mano dei promotori dello sciopero, i quali non se lo lascieranno certo scappare, e il Governo si troverà nella debolezza più accentuata per essere ricattato.

« Come si sa, lo sciopero portuale è di solidarietà con gli operai portuali di Napoli, ma ciò solo in apparenza. La ragione vera sta nel proposito di conquistare — da parte degli operai portuali — ordinamenti di lavoro simili a quelli vigenti nel porto di Genova e pei quali l'ex-ministro on. Beneduce aveva preparato un apposito progetto di legge. Il progetto di legge sarà ripresentato o pure no? Affinchè sia presentato ed approvato, questo sciopero si è messo in atto alla vigilia della Conferenza di Genova ».

Ho sott'occhio questo progetto di legge formulato dal Ministro dell' Industria e Commercio di concerto

col Ministro del Lavoro. Il concetto informatore del progetto è così materialisticamente orientato verso metodi restrittivi di lavoro, da renderlo simile ad uno degli statuti di corporazioni d'arte e mestieri del medio evo; con la differenza che mentre allora ogni corporazione era posta sotto l'egida di un santo patrono, e sulle regole che si davano aleggiava uno spirito religioso che ne elevava il suo valore sociale, nel progetto di legge in esame non v' ha traccia neppure di un principio di solidarietà umana.

In altri termini, tale progetto di legge si presenta come codificazione del vigente protezionismo operaio a base di sfruttamento del più debole; perchè, misconoscendo ogni legame ideale e materiale fra le maestranze raccolte in cooperative e maestranze libere, a quest'ultime viene negato il diritto e la libertà di darsi ad una attività che le prime vogliono esclusivamente riservate a loro.

È un vero e proprio privilegio che le cooperative portuali sono riuscite ad imporre al commercio, e che l'attuale progetto di legge — quando fosse approvato dalla Camera — legalizzerebbe: privilegio che acquista la forma del più stretto monopolio, vietando alle maestranze libere di poter fare opera di prestazione di lavoro.

Il concetto base dei sostenitori del progetto è chiaro: soffocare tutte le offerte di lavoro per perpetuare e perfezionare il sistema di imposizioni talora di carattere pecuniario, tal'altra di carattere politico, a cui vanno soggette le navi che devono sbarcare le merci trasportate.

La lettura del progetto in esame suggerisce tre considerazioni:

a) È veramente sentito il bisogno di nuovamente legiferare sul lavoro portuale, quando il nostro Codice della Marina mercantile dà alla Capitaneria di porto la facoltà di regolare detto lavoro *a seconda delle condizioni specifiche che ciascuna città marittima presenta*?

b) Che cosa è mai questa manìa di fare leggi e decreti a gettito continuo, mentre non si fanno osservare le leggi ed i decreti già esistenti?

c) Perchè si vuol dare ai porti nuovi organi burocratici (Commissione di lavoro, Giunte esecutive di conciliazione, Comitato centrale), proprio nel momento che si reclama a gran voce la diminuzione e la semplificazione della burocrazia? Non sono già troppi gli attuali organi burocratici portuali?

Per queste ragioni siamo contro il progetto di legge escogitato dal Ministro dell' industria e del commercio d'accordo con quello del Lavoro, col beneplacito dei vari Canepa, Giulietti, Corradetti e compagni.

L'articolo 1° stabilisce che i nuovi *uffici da istituirsi*, hanno lo scopo di *disciplinare il lavoro portuale assicurandone la regolarità e la efficienza.* Scopo ben chiaro, per il quale gli uffici stessi dovrebbero assumere una responsabilità la quale non potrebbe essere misurata se non con il rapporto che intercede tra la causa ed il suo effetto.

Ebbene, all'art. 14 si legge invece: *Gli Uffici del lavoro non assumono nessuna responsabilità in conseguenza delle operazioni di carico e di scarico ed accessorie.* Ora come si può concepire l'obbligo di discipli-

nare il lavoro portuale per assicurarne la regolarità e l'efficenza, senza ammettere la responsabilità dell'organo che tale condizione dovrebbe determinare? Evidentemente il legislatore italiano concepisce l'azione (benefica o malefica che sia) disgiunta da chi la compie! Qui non vi è solo un vizio di concetto, ma una vera e propria contraddizione nei termini.

L'articolo 15 definisce essere lavoratore portuale: «chiunque è occupato in porto nelle operazioni di carico e di scarico, facchinaggio, pesatura, controllo ecc., escluse le persone che dai datori di lavoro siano per proprio conto preposte alle constatazioni delle merci, alla vigilanza delle operazioni di carico, scarico e manipolazione di esse». In virtù di questo articolo talune delle operazioni (accertamento della merce, vigilanza, manipolazione) avrebbero un duplicato di personale: il personale *ufficiale* diciamo così, e il personale *privato*, il cui costo non può che gravare sulla merce.

L'articolo 16 è il più caratteristico. Esso contempla la formazione in due ruoli delle sole maestranze riconosciute: in *cooperative* se le maestranze sono *permanenti*; in *compagnie* se le maestranze sono *avventizie*. L'articolo in parola, accanto ai permanenti ed agli avventizi, crea una nuova categoria di operai: gli *occasionali*.

A questi non è dato di far parte nè della organizzazione dei permanenti, nè di quella degli avventizi, ma devono *in eccezionali esigenze di servizio* andare in rinforzo ai permanenti ed agli avventizi.

Questa creazione di una nuova specialità di operai servirà in pratica a questo, che mentre finora gli operai

permanenti sfruttavano gli operai avventizi, domani vi sarà per gli uni e per gli altri un nuovo campo da sfruttare; e questo sarà costituito dalla categoria degli operai occasionali.

Voglio qui invitare i lettori a rileggere quella eloquente tariffa dello sfruttamento compiuto dalle Cooperative del porto di Genova a danno degli operai avventizi, e prego i lettori di considerare le nuove lotte *fraterne* che la legge in parola provocherà. La tariffa è riportata a pagina 107 di questo libro.

Mediti il legislatore italiano quella tabella e poi domandi all'on. Canepa, santo protettore delle cooperative portuali, se è mai esistito uno sfruttamento maggiore a danno degli operai di quello compiuto dagli operai stessi.

Gli domandi quello che io domandavo al capitano Giulietti: se egli cioè conosca capitalista, padrone, fazzendeiro, boss, negriero che abbia sfruttato in misura consimile la povera gente la di cui schiena suda dalla fatica. Gli apprezzamenti che mi inducono a fare queste domande non sono semplicemente apprezzamenti miei. Io cedo la parola al rappresentante della Federazione degli operai avventizi del porto di Genova, signor Gino Busini, il quale così si esprime sullo sfruttamento compiuto dalle cooperative a danno dei lavoratori che egli rappresenta:

«Il privilegio più sfacciato è stato adottato nell'ammissione dei soci nelle Cooperative e nei ruoli con preferenza per tutti gli imboscati, parenti od amici dei caporioni, con conseguente messa alla fame di coloro che non erano nelle grazie degli stessi, talchè si

contano a decine gli avventizi con oltre 25 anni di anzianità in Porto ed a centinaia quelli con 5 a 10 anni.

« Lo sfruttamento più ignobile è stato esercitato a danno di questi operai già duramente colpiti. Se non bastasse il fatto che le Cooperative si sono trattenute il 10 per cento di aumento sulle tariffe, concesse per le assicurazioni sociali, senza assicurare gli avventizi; se non bastasse il fatto delle enormi trattenute sul salario fatte agli avventizi, e che vanno ad aumentare il dividendo dei cooperatori (metodo di tutte le Cooperative); vi è anche lo sfruttamento dell'uomo sull'uomo, ossia la vendita del lavoro fatta dal cooperatore all'avventizio dietro compenso. Ancora: il lavoro subordinato al piegar la testa di fronte ai nuovi padroni (tanto che vi sono avventizi che guadagnano oltre 12.000 lire all'anno ed altri invece 15 lire alla settimana). Ancora: mentre i cooperatori gavazzano perchè hanno preso il dividendo, solo allora gli avventizi lavorano qualche giornata.

« E questa è l'equità? Questa forse è la giustizia? E ci chiamate nemici del movimento proletario perchè vi combattiamo? ».

Così parla il Segretario della Federazione degli operai avventizi nel porto di Genova. Come parlerà domani il rappresentante della nuova categoria degli operai occasionali, i quali sono destinati ad essere sfruttati dalle cooperative dei permanenti e dalle compagnie degli avventizi?

Il compito della speciale Commissione d'inchiesta sulla « Garibaldi ».

Il 12 aprile, mentre licenziavo le bozze, veniva diramato dalla *Stefani* il seguente comunicato:

Il ministro della Marina ha nominato una Commissione di inchiesta sulla Cooperativa *Garibaldi*.
La commissione sarà presieduta dal comm. Vanni, consigliere di Stato, e di essa faranno parte due consulenti tecnici.

Non tocca a me far rilevare il successo della polemica.

Il capitano Giulietti per parte sua diramava il seguente appello:

La Cooperativa marinara *Garibaldi* qualche anno fa ebbe la cessione dallo Stato di cinque navi per un prezzo di quasi sette milioni. La stessa Cooperativa, per le necessarie riparazioni e trasformazioni di queste navi, spese altri otto milioni. Totale delle somme versate dalla *Garibaldi* circa 15 milioni.

La Camera dei deputati annullò con voto negativo la cessione di quelle navi e il Governo, in conseguenza di quel voto, considerò le navi come se fossero state tenute in gestione dalla Cooperativa, il che significa che le navi stesse sono state riprese dallo Stato e considerate come mai appartenute nemmeno per un giorno alla *Garibaldi*.

Per conseguenza lo Stato era ed è tenuto a rimborsare 15 milioni sopra menzionati. Dal momento che lo Stato si è ripreso le navi bisogna che restituisca alla Cooperativa i danari che per quelle navi essa ha versato; e inoltre, poichè il

Governo vuole le navi in gestione alla Cooperativa, è altrettanto necessario che versi ad essa le somme relative alle spese e ai noli.

Il Governo non può pretendere che quelle navi viaggino per conto suo, e che tutte le spese, senza nessuna entrata, siano a carico della *Garibaldi*, la quale ora avanza dallo Stato oltre 23 milioni di lire.

Tutti riconoscono che la Cooperativa ha ragione. Ma nessuno trova nè il modo nè il tempo di pagarla. Il Presidente del Consiglio ha ripetutamente sollecitato il ministro della Marina, on. De Vito, a risolvere la questione. Ma l'on. De Vito.... «in ben altre faccende affaccendato» ha sottoposto la questione al Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, scocciato da questo disturbo causatogli dal ministro della Marina ha risposto allo stesso facendogli capire che esso Consiglio non doveva essere disturbato. In altri termini il Consiglio di Stato non ha voluto chiaramente rispondere al quesito rivoltogli dal ministro della Marina, il quale non sentendosi libero di risolvere la questione secondo giustizia, ha pensato di nominare una speciale Commissione dalla quale si ripromette di avere la «spinta» necessaria per poter pagare la *Garibaldi*. Ma poichè questa, per i molti milioni che avanza dallo Stato, ha deciso di non tirare altre somme allo scoperto, e la Commissione sui *generis* nominata dall'onorev. De Vito si pronunzierà chissà quando, il Consiglio di amministrazione della Cooperativa, di concerto con la Federazione marinara, ha deliberato di ottenere giustizia col diretto intervento nella partita del personale navigante.

Tra qualche giorno arriveranno in Italia diverse navi che la *Garibaldi* ha in gestione. Esse navigano per conto dello Stato, trasportano merci per le ferrovie ecc. Per tutti questi servizi lo Stato, in conseguenza della lotta bestiale e camorristica organizzata a Roma contro la *Garibaldi*, pur dovendo e sapendo di dover pagare, non paga niente. I suoi organi si irrigidiscono in una resistenza passiva contro la quale l'organizzazione marinara, non sapendo più come fare per aver giustizia, sente il bisogno di denunziare tanto scandalo all'opinione pubblica nella speranza di invogliare il capo del Governo a far compiere le necessarie operazioni ai competenti ministeri prima che quelle arrivino in porto, perchè altrimenti potrebbero nascere incidenti gravi, sia perchè gli equipaggi devono essere pagati, sia perchè la *Garibaldi* non lascerà le navi finchè non le saranno state rimborsate le somme che avanza.

Per la Federazione Italiana dei Lavoratori del Mare: capitano G. GIULIETTI.

Ragioniamo, a mo' di conclusione, su questo allegro comunicato del cap. Giulietti, anche perchè la Commissione inquirente possa tener presente i termini veri della vertenza per quanto riguarda la restituzione delle navi.

1.° La Cooperativa, e per essa il capitano Giulietti, deve riavere anzitutto il capitale sborsato per l'acquisto delle cinque navi: L. 6,250,000. Giustissimo. Ma senza interessi, perchè lo Stato non può essere in mora di interessi a seguito di un contratto inesistente, stipulato a danno dell'Erario dai due contraenti: Nitti e Giulietti.

L'amministrazione, grida Giulietti, non ha ancora pagato questi sei milioni. E, aggiungiamo noi, non dovrà pagarli se non quando sarà risoluta la vertenza circa la riconsegna delle navi, e cioè fino a quando Giulietti, in ossequio al voto del Parlamento, non avrà posto le navi a libera ed incondizionata disposizione del Governo, ciò che egli non ha mai fatto fino ad ora.

2.° L'Amministrazione deve rimborsare la *Garibaldi* anche delle spese fatte per i lavori sulle cinque navi: *lavori necessari*, dice Giulietti.

Adagio: egli ha presentato un conto di circa 8 milioni per lavori di adattamento degli alloggi e di riclassifica. Su questi ultimi non ho documenti giustificativi e quindi non posso pronunciarmi.

Sui primi osservo: il possessore di mala fede ha obbligo di demolire la propria opera: io ricordo benissimo che quando Giulietti, secondo il suo assurdo programma sindacale, impose, e il Governo accettò di imporre, i così detti adattamenti degli alloggi, qualche

giornalista invitato a bordo delle navi — *regalate* alla Cooperativa da Nitti — ad ammirare le nuove opere, chiese: « E la merce, dove sarà collocata? » Al che il capitano avrebbe risposto: « Per la merce non c'è da pensare; l'importante è che gli uomini stiano bene! ».

Che cuore! Ma, legalmente, il capitano Giulietti vuole che tutto questo « suo buon » cuore glie lo paghi il Governo; e noi diaciamo: *No*; ed avvertiamo che intanto lo Stato gli può pagare le spese relative, in quanto egli, Giulietti, dimostri che queste spese hanno prodotto un beneficio *commerciale* alla nave, secondo i comuni criteri dell'azienda marittima.

Il Governo non gli deve pagare le spese del suo trombone.

3.° Le Ferrovie dello Stato devono liquidare alla *Garibaldi* i noli dei viaggi compiuti nel 1920 e 21. Verissimo. Però tutti i creditori dello Stato attendono da anni la liquidazione delle loro partite e ci rimettono gli interessi, mentre Giulietti nell'aprile 1921, con la complicità di quell'anima gemella che è il Gran Ferroviere tutt'ora imperante sulle cose della nostra disgraziata Marina Mercantile, si è fatto « intervertire », come dicono i giuristi, il titolo della disposizione delle cinque navi, dopo il voto del Parlamento, in quello di una *gestione a conto e spese dello Stato*.

In parole povere: il pubblico può pensare che il gestore di uno strumento di produzione economica debba qualche cosa al proprietario dello strumento stesso che glielo lascia utilizzare. Invece la mentalità dei ferrovieri sindacalisti è questa: che lo Stato deve ancora pagare coloro che gli fanno il servizio di gestirgli le navi.

Infatti Giulietti nell'aprile del '21 stipulava con l'Amministrazione un contratto per due anni, in forza del quale, per la gestione delle cinque navi, lo Stato si impegnava a rimborsargli tutte le spese di esercizio, più un utile industriale di L. 1.50 per tonnellata al mese, più una percentuale a titolo di compenso.

Giulietti, profittando della Conferenza di Genova, minaccia il finimondo *col fine recondito di non restituire le navi*. La verità è tutta qui.

È giunta l'ora di far cessare la commedia e ricondurre sotto la sovranità dello Stato i milioni estorti all'erario, al commercio, alla mano d'opera nazionale.

Con ciò si capisce perchè Giulietti ami il segreto e, nonostante la pregiudiziale socialista sulla pubblicità della vita politica, si scandalizzi tanto delle.... divulgazioni degli atti di ufficio che lo riguardano.

È quistione di coerenza. Ed anche per questo il pubblico è abbastanza intelligente per constatare ecc.

Voglia il lettore tener presente, a proposito delle difficoltà che abbiamo incontrato nelle ricerche di notizie sul mondo cooperativo in genere e sulla *Garibaldi* in ispecie, quanto nella *Introduzione all'Economia Moderna* (Paris, 1922) scrive G. Sorel:

È molto difficile avere dati esatti sulla amministrazione delle cooperative. Coloro che partecipano al movimento cooperativo hanno sul VALORE DEL SILENZIO *opinioni del tutto clericali; sono di una discrezione incredibile e vogliono evitare ogni scandalo che possa offuscare il prestigio della santissima cooperazione. Essi arrivano a preferire di essere derubati anzichè perseguitare i ladri* » (G. Sorel, p. 175).

INDICE-SOMMARIO

Guerra, Questioni Sociali e Storia

FRANCO CIARLANTINI — PROBLEMI DELL'ALTO ADIGE. 170 pagine	L.	3.50
MARTINELLI — PER LA VITTORIA MORALE	»	3.—
CLURGÌ — COSA AVREBBE FATTO MACHIAVELLI SE.... FOSSE STATO DELEGATO ITALIANO A PARIGI ? Un Album illustrato.	»	1.50
MASSIMILIANO Prof. CARDINI — PER LA NOSTRA RAZZA. 120 pagine	»	2.—
RENATO ZAVATARO — EDUCAZIONE FISICA NAZIONALE. 120 pagine	»	2.—
LUCIANO NICASTRO — LA NOSTRA SALVEZZA (libro sulla nostra guerra). Volume di pagine 200	»	3.—
PERSIO FALCHI — UN ANNO DI PRIGIONIA IN AUSTRIA	»	3.50
CARLO SCARFOGLIO — IDEE SULLA RICOSTRUZIONE	»	3.—
ARDENGO SOFFICI — LA RITIRATA DEL FRIULI. Un volume di 300 pagine	»	6.—
GUIDO GAY — L'ITALIA MERIDIONALE E L'IMPERO BIZANTINO. Un volume in-8 grande di 610 pagine	»	7.—
MICHELE CAMPANA — UN ANNO SUL PASUBIO, 2ª edizione. Un ricco volume di 250 pagine con 15 tavole fuori testo	»	5.—
— PERCHÈ HO UCCISO ? 200 pagine	»	3.—
GIOVANNI PAPINI — L'EUROPA OCCIDENTALE CONTRO LA MITTELEUROPA	L.	0.50
OTTONE ROSAI — IL LIBRO DI UN TEPPISTA.	»	2.50
GIUSEPPE RIGOLI — LA GRANDE GUERRA D'ITALIA NARRATA AL POPOLO. Un bel volume di 300 pagine	»	5.—